Nr 3
16e JAARGANG

10 F IN NEDERLAND 75 Ct



KUIFJE

HET WEEKBLAD VOOR JONGENS VAN 7 TOT 77 JAAR

KOENRAAD IS UIT DE KERKER ONTSNAPT ; PIJLSNEL ONTVLUCHT HIJ HET KASTEEL !





IK ZING MIJN BLIJDE LIED

WEES WELKOM LENTEFEE!



MAAR IK HEB JE TOCH GEZEGD
21 MAART,
UILSKUIKEN !

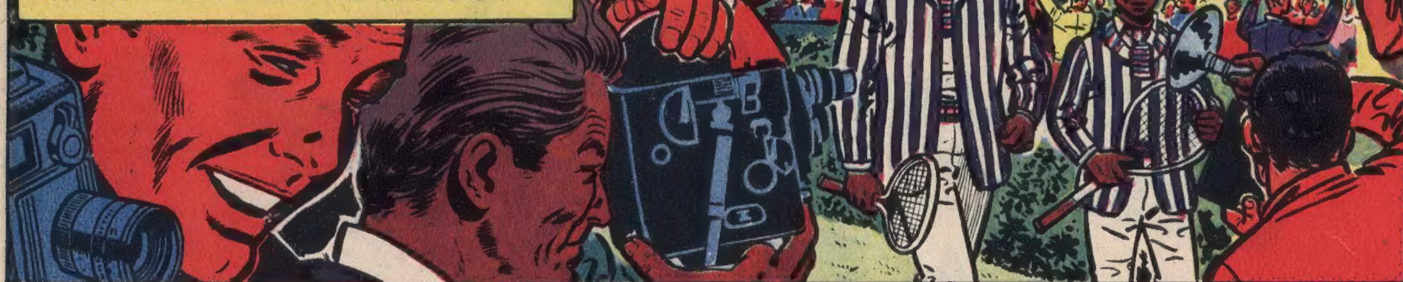
21 MAART!



IK PLANT NARCISSEN EN LELIETJES VAN DALEN
OM JE TUINTJE TE VERFRAAIEN...

DE
CHEF

JARI en het





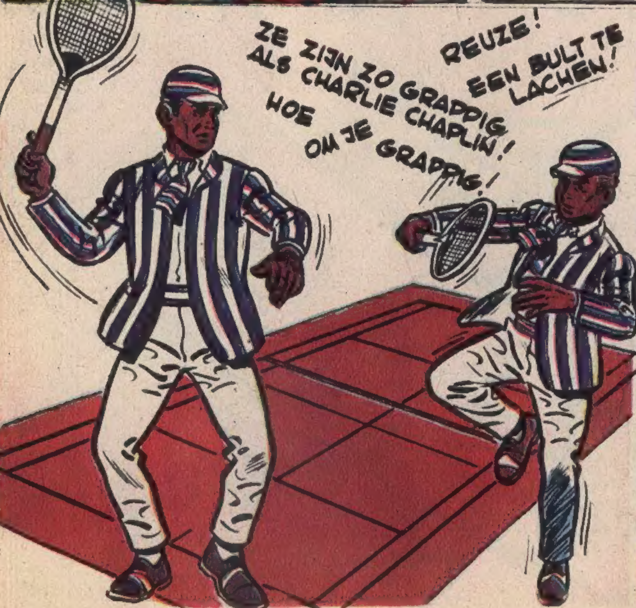
















VAN DEZELFDE AUTEUR KAN JE LEZEN :

PLAN Z

DOOR RAYMOND REDING

Jari en Jimmy zijn erg bekommerd om het lot van Marco die door Freddy ontvoerd werd. Niettemin trachten zij hun rol te spelen in de film van Tartini.























M. VINCENT VRIEND DER ARMEN ».

(Wordt voortgezet.)

HALLO, HALLO
HIER LUC VARENNE

STEEDS MAAT HOUDEN, BROEDER !

ER zijn een heleboel mensen die niet kunnen verdragen dat men in de sport hardnekkig voor een of andere ploeg, voor een of andere kampioen partij kiest. Zij houden dus ook niet van de supporters en ze zeggen : « Dat zijn chauvinisten wier gezond verstand vaak zoek is... »

Dat is wel een zeer harde taal, maar tot op zekere hoogte begrijpen we die redenering. Geef echter toe dat ze niet helemaal opgaat. Men kán en men mág partij kiezen voor een kampioen, of een bepaalde equipe taai verdedigen als men maar sportief blijft !

ARME RADIOREPORTERS !

Een journalist die schrijft na afloop van een debat of na, laten we zeggen een voetbalmatch, kan de zaak eens rustig overleggen en het voor en het tegen afwegen alvorens hij zijn artikel begint te tikken. Hij zal dus uiteraard steeds minder chauvinistisch zijn dan de radioreporters en ik hoef jullie niet meer te zeggen, dat ik radioreporter ben ! Ofwel beschrijft de radioreporter de gebeurtenis zeer eentonig en zonder eens de stem te verheffen en dan is hij ongetwijfeld neutraal en objectief, maar het interesseert geen mens. Het begint de luisteraars aan de radio pas te boeien wanneer de radioreporter het ritme aangeeft van de competitie, wanneer hij zich opwindt, wanneer hij helemaal meeleeft met de gebeurtenis of met de match die daar voor zijn ogen wordt betwist. Blijft de radioreporter zeer kalm en verraadt zijn stem niets van zijn innerlijke opwinding, dan zeg-



gen de luisteraars dat hij geen rode duit waard is en niets van sport afweet. Windt hij zich op en gaat hij aan het roepen, dan zeggen ze op bestraffende toon : « Zo'n chauvinist ! » Je ziet, het is nooit goed en het is moeilijk als sportreporter voor de micro te staan en het iedereen naar de zin te maken.

OPGEPAST VOOR DE GOALS !

Geloven jullie dat ik er steeds bang voor ben « goal » te roepen tijdens een voetbalmatch ? Je moet weten dat er in het stadion steeds twee partijen zijn, de goede en de slechte. De goede dat is de partij die behoort tot de club die het doelpunt maakt, de slechte is zij die er beteuterd bij staat te kijken. Op het ogenblik dat de reporter « goal » gilt in zijn micro, zijn er een heleboel mensen ontevreden en boos. Sommige van mijn correspondenten hebben me reeds verweten dat ik té vroeg goal roep en andere schreven : « Onze ploeg heeft vorige zondag een prachtige goal gemaakt, maar aan jou stem was dat helemaal niet te horen. Je schreeuwde niet hard genoeg ! »

Ik heb reeds gezegd dat de taak van reporter niet zo makkelijk is, de taak van de scheidsrechter is echter nog veel moeilijker. Neen, ik zou geen scheidsrechter willen zijn, zelfs niet wanneer men me een fluitje in zuiver goud zou aanbieden ! Hoe de scheidsrechter het ook doet en hoe objectief en eerlijk hij ook weze, steeds zijn er betweters om hem de huid vol te schelden. Om dit artikel te besluiten breek ik nogmaals een lans voor de scheidsrechter. Schenk hem vertrouwen en beknibbel zijn beslissingen niet !

het rode valiesje van Vic en Ria een verhaal dat aangeboden wordt door VICTORIA









publi art

(wordt voortgezet)



De Zilveren Vlam

Door Paul Cuvelier

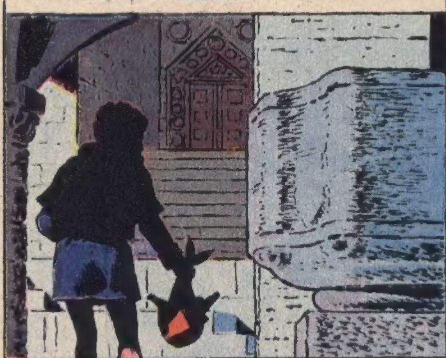
Koenraad werd door Arnold de Zwarte in de kerker geworpen, maar kon ontsnappen...





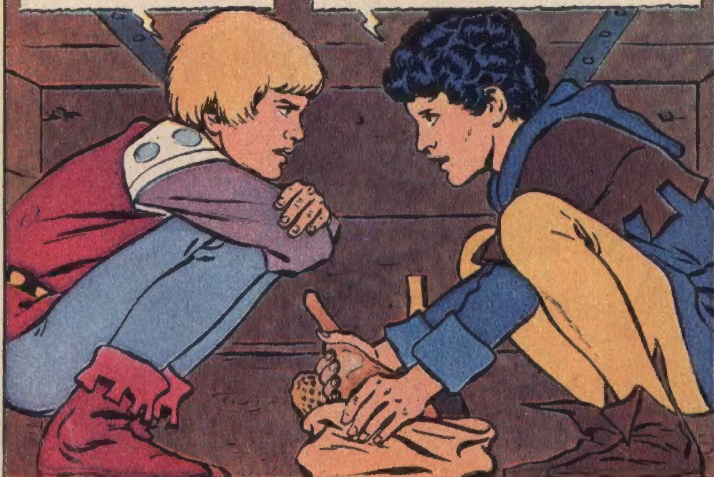














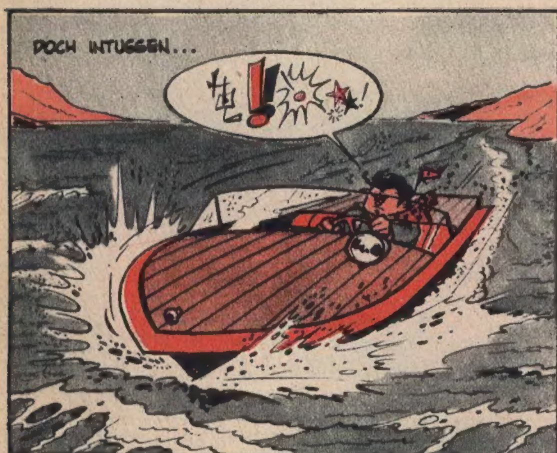


(Wordt voortgezet.)

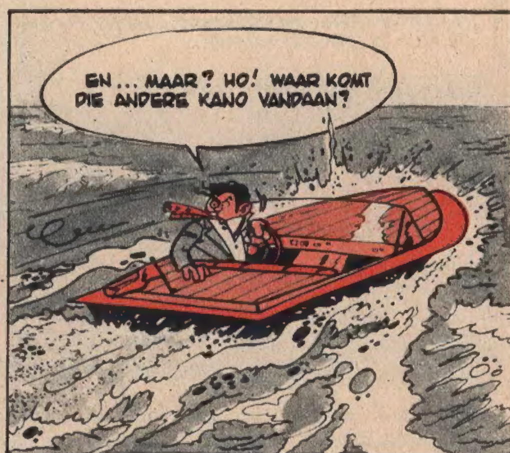


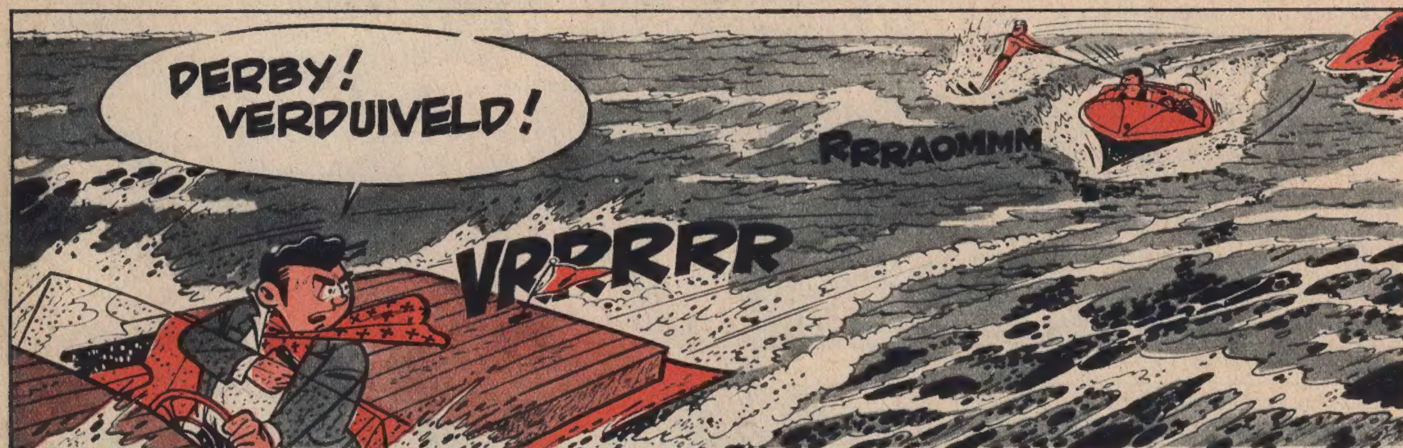
PANIEK IN'T

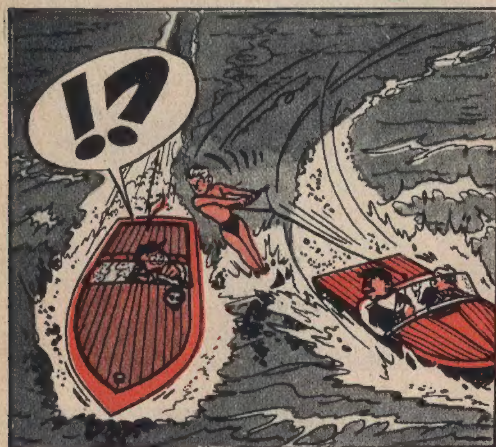
Rock Der by ontmaskerde de gangsters die sabotagedaden pleegde

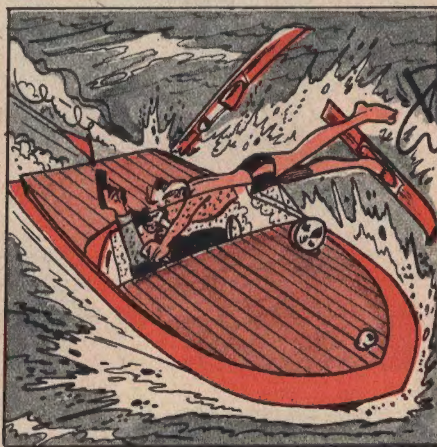


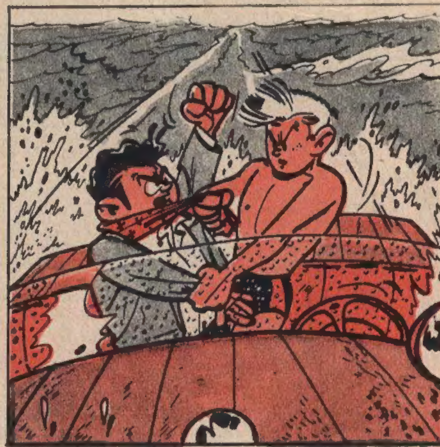


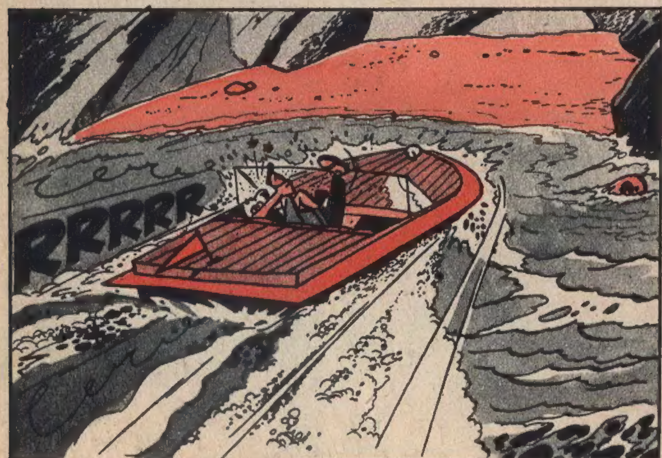


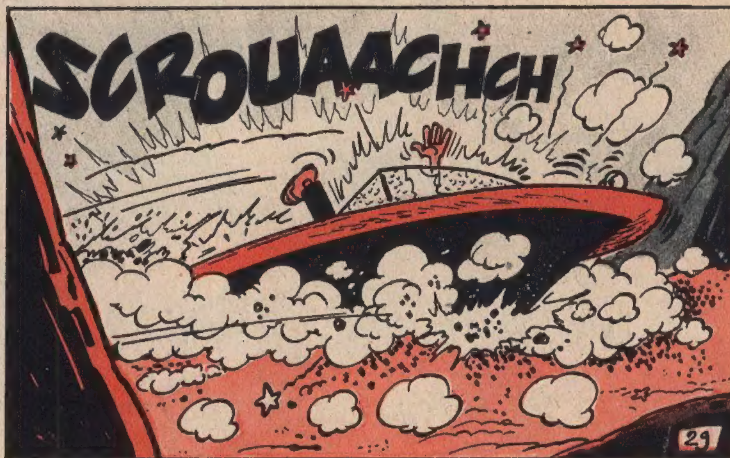












PARADIJS

EEN AVONTUUR VAN



ROCK DERBY

DOOR GREG-

n de twee hotels van Halahaki, maar hun chef kon vluchten

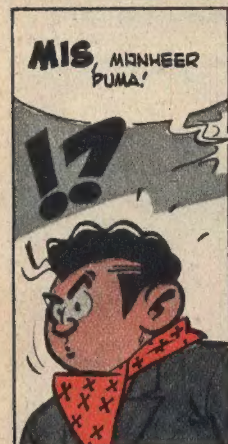










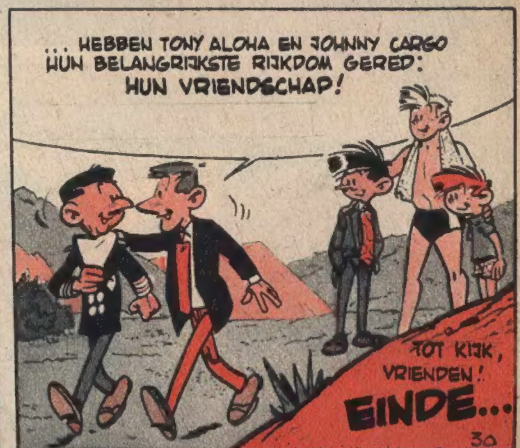














DE NIEUWE AVONTUREN
VAN HASSAN EN KADDOER

DE HEK

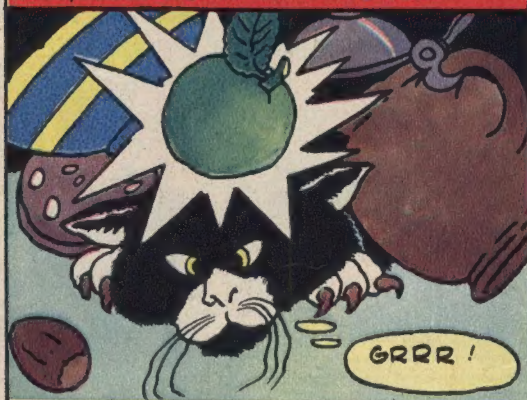
De kat van de tovenaar greep het tafellaken









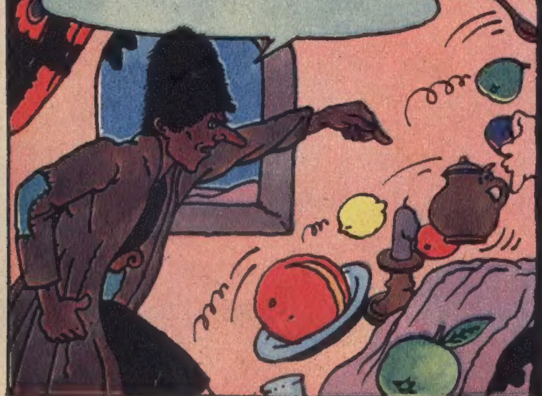


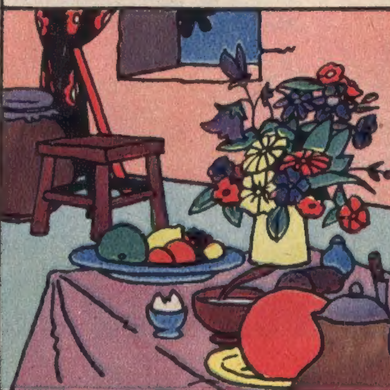














SENTOER

DOOR JACQUES LAUDY



...arop onze ongelukkige vrienden stonden...











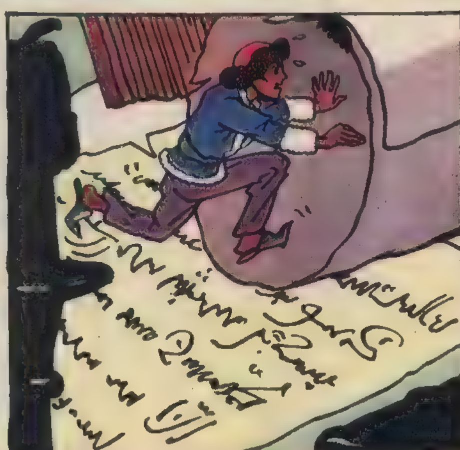






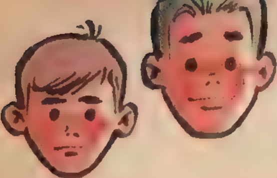








(Wordt voortgezet.)



de Pioniers van

Bob Biglaw en zijn vriend Jimmy menen dat er bij de familie Learning iets niet in de haak is. Jimmy heeft het nummer genoteerd van de blauwe Vauxhall. Intussen riep Helena Joss, een van de rijkste vrouwen van Australië, de hulp in van Tom Biglaw, een knap detective en vader van Bob...

ZEVENDE HOOFDSTUK

ALVORENS zijn woning te verlaten, haalde Bob twee petten en twee paars en groen gestreepte blazers te voorschijn met het insigne van een bekende school uit Sydney.

— Trek dat aan ! Het is een beproefd middel om er ernstig en degelijk uit te zien, zei Bob.

Jimmy proestte het uit toen hij zich in de spiegel bewonderde. Niet lang nadien stapten de twee jongens de weelderige hall van de Pan Australian Airways binnen. Bob sleepte zijn vriend mee naar het persbureau en een jonge, charmante dame in de strenge uniform van hofmeesteres vroeg hen wat ze wensten.

— Goeiemorgen ! zei Bob. Mijn vriend en ik zijn redacteur van ons schoolkrantje en we zouden graag een stuk schrijven over een paar hoge omes. Zijn er niet een paar per vliegtuig vertrokken of toegekomen deze week ? Dan zouden we bij de actualiteit kunnen aanknopen, begrijpt u ?...

— Dat is best mogelijk. In ieder geval kan ik u de lijsten van de passagiers van de Pan Australian Airways laten inkijken... Wilt u me zeggen van welke datum af u de lijsten wenst ?

Bob keek even naar een wandkalender en vroeg dan de lijsten van de drie laatste dagen. Weldra kwam de jongedame terug met een heleboel paperassen.

— Neem ze maar mee, zei ze, en ga ginder aan het tafeltje zitten in het salon...

Bob volgde die raad op en begon de lijsten zeer aandachtig te lezen. Het kruisje naast de naam van de passagier wees op hun effectief vertrek. Sommige namen waren doorgestreept, naast andere namen stond er geen kruisje en nochtans, zij waren niet doorgestreept. Bob ging vragen wat dat te betekenen had.

— Het is eenvoudig, hoor ! Wanneer er een kruisje bij de naam staat, dan betekent dit dat de passagier werkelijk vertrokken is. Is de naam doorgestreept, dan wil dat zeggen dat de passagier niet vertrokken is, maar dat hij ons tijdig heeft verwittigd en wij hem zijn biljet hebben terugbetaald. Staat er geen kruisje en is de naam ook niet doorgestreept, dan gaat het om passagiers die niet present waren op het bepaalde uur, maar die ons ook niet hebben verwittigd dat zij niet konden afreizen.

Bob dankte hartelijk en ging weer naast Jimmy zitten. Zij noteerden enkele namen om te doen alsof zij die bepaald nodig hadden... Eensklaps gaf Jimmy zijn vriend een stoot in de ribben en hield hem de check-list voor.

— Kijk, de derde en de vierde regel...

Bob ontdekte onmiddellijk de naam van Mrs Learning en van Minnie Learning. Naast de twee namen stond er een kruisje, zij waren dus wel degelijk opgestegen.

— Aan hun vertrek kunnen we niet meer twijfelen, fluisterde Bob die een beetje teleurgesteld was omdat zijn hypothese in het water viel.

Bob noteerde het uur van hun vertrek en hun bestemming : Bangkok, over Djakarta en Singapore. Van daaruit vertrokken er vliegtuigen naar Parijs en Londen. Ze wisten nu wat ze weten wilden en brachten de lijsten terug.

— Hebt u interessante dingen ontdekt ? vroeg de jongedame.

— Ja, hoor ! Hartelijk dank !

de zondvloed

Roman door G. BAYARD
Geïllustreerd door BERCK

— Stuur me een exemplaar van uw schoolkrantje ? Dat zal me genoegen doen en me meteen herinneren aan die goeie prettige tijd toen ik nog op school was !

— Dat komt in orde, hoor !

Bob noteerde de naam van de jongedame en nam dan afscheid.

— Alles is dus normaal... behalve de micro's van prof Learning. En dan nog... Het is misschien waar dat hij de microchemie en al de rest wil bestuderen !

— Dan is het maar goed dat je je vader er nog niets hebt over verteld !

Bob kon nog steeds niet aanvaarden dat mevrouw Learning en Minnie werkelijk waren vertrokken. Hij kende professor Learning trouwens té goed. Hij wist dat de geleerde nooit een beslissing nam alvorens hij de kwestie aandachtig had onderzocht en dit niet alleen in zijn eigen werk, maar ook voor een heleboel kleinere dingen. Mevrouw Learning legde hem bijvoorbeeld 's maandags de menu's voor heel de week ter goedkeuring voor...

— Ik zou graag weten waarom Learning zo plotseling die beslissing heeft getroffen ?... Drie maanden naar Europa is toch geen kleinigheid !

Bob keek naar zijn uurwerk en vervolgde :

— Het is negen uur. We gaan trachten uit te vissen aan wie de blauwe Vauxhall toebehoort. We zullen naar het kantoor telefoneren dat zich met die zaken bezig houdt !

Ze gingen naar een telefoonhokje en in een telefoonboek zocht Bob het nummer van het kantoor. Dan vroeg hij met vaste stem :

— Aan wie hoort de blauwe Vauxhall toe met het nummer 2425-36-NG ?

— Een ogenblikje geduld. Maar... wilt u me even uw naam zeggen ? vroeg een vrouwenstem.

Jimmy lachte. Nou zat Bob lelijk in de penarie ! Maar het was niet de eerste keer dat Bob zijn vader een inlichting van dit genre had horen vragen en zonder één ogenblik te aarzelen flapte hij er uit :

— Het bureau voor betwiste zaken van de Lloyd Insurance Compagnie.

— Een ogenblikje, mijnheer. Men zoekt de naam voor u op.

Jimmy floot bewonderend tussen de tanden. Bob bekeek hem bestraffend, want in het kantoor van de betwiste zaken van de Lloyd Insurance Compagnie worden geen grapjes gemaakt. Er kon nauwelijks één minuut verlopen zijn toen een stem zei :

— Hier hebt u de inlichting, mijnheer. De blauwe Vauxhall met het nummer 2425-36-NG hoort toe aan Sir Bartholomew Learning, Cook Avenue, 345, sedert eergisteren.

— Wat ? Hoe ? stotterde Bob verbaasd. Wilt u dat nog even herhalen, a.u.b. ?

— Ja, mijnheer. De blauwe Vauxhall...

De kantoorbediende had reeds ingehaakt, toen Bob nog niet van zijn verbazing bekomen was en nog steeds met de hoorn in de hand stond. Jimmy scheen even zo verwonderd als zijn vriend.

— Heb je nou ooit ! Bart Learning heeft een wagen gekocht net op het moment dat zijn vrouw naar Europa is vertrokken !

— Bart Learning aan het stuur en de bange Mrs Learning naast hem ! Je zou er een komische film van kunnen maken, dat verzeker ik je !

— Maar neen ! protesteerde Jimmy. Maar neen, vermits hij ook een chauffeur heeft geëngageerd.

— Je hebt gelijk. Dat was ik glad vergeten ! Nu moeten we alleen nog maar weten waarom Learning een wagen heeft gekocht en waarom hij zo'n elegante chauffeur heeft geëngageerd.

— Ja en indien we dat weten dan hebben we beslist een deel van het raadsel opgelost !

* * *

Vooraleer naar Botany Bay weer te keren, was Tom Biglaw naar de kantoren van de Thursday Post gegaan, het grootste weekblad van Sydney, om er een bezoek te brengen aan Stan Bishop, een bekend reporter van de Thursday. Onder het voorwendsel dat een van zijn kliënten zich interesseerde voor de financiële activiteiten van Gus Garter, had Biglaw Stan Bishop gevraagd hem zo juist en volledig mogelijk in te lichten.

— Indien je er met geen mens over spreekt, dan beloof ik je stof voor ten minste twee sensationele artikels... artikels die van je de best geïnformeerde reporter ter wereld zullen maken !

Stan Bishop beloofde de inlichtingen reeds de volgende dag te zullen bezorgen en, eens in Botany Bay gekomen, haalde Tom het lijvig dossier van Augustus Garter voor de dag. Deze laatste had nooit iets te maken gehad met de politie, maar daar hij een beroemd man was, waren er over hem een heleboel echo's verschenen in de pers. Verder artikels, foto's, enz. Men beschreef de reizen van de rijke Gus Garter, zijn excentriciteiten, zijn grillen, zijn vacanties aan boord van zijn jacht, zijn aanwezigheid op de paardenracen... Tom Biglaw vond een artikel met als titel « Gus Garter krijgt nooit de Orde van de Kousenband ! » Uit dit artikel bleek, dat Gus Garter enkele jaren te voren een reis had gemaakt naar Londen. Een ander dagblad schreef « Gus Garter wordt nooit Sir » en een derde blad had over vijf kolommen deze cynische titel gepubliceerd : « Twee paarden voor een kroon ». In de drie artikels kon men lezen dat Gus naar Londen was gegaan om van de koningin de titel van baronet te krijgen, m.a.w. om van hem Sir Augustus Garter te maken. Maar, de koningin had de Australische financier niet willen ontvangen en zij had het geschenk van de multimiljonair — twee volbloeden — geweigerd.

Deze details confirmeerden wat Tom Biglaw reeds dacht : in zijn haast om een zo groot mogelijk fortuin te vergaren, had Garter beslist een misstap begaan en het Engelse Hof was daarvan op de hoogte.

— Ik zou veel geven om te weten wat Gus Garter eigenlijk heeft uitgespookt ! Indien ik dàt weet, dan ben ik meteen op het spoor van de aftruggelaar ! Deze laatste is ongetwijfeld een vriend van Garter, een vriend uit zijn moeilijke dagen... ofwel een bediende...

Tom Biglaw pluisde een groot deel van de nacht al de artikels en al de echo's uit, doch vond niets dat hem op het spoor kon brengen.

De volgende morgen stond hij tamelijk laat op en hij ging naar de kantoren van de Thursday Post. Stan Bishop scheen erg opgewonden.

— Tom ! riep hij. Ik heb de indruk de je een belangrijke zaak op het spoor bent. Ik heb de inlichtingen die je wenst ! Kijk eens even naar de inlichtingen die ik zo juist van een vriend heb ontvangen...

Tom liet niet merken hoe ongeduldig hij was. Hij las dat het huis van de familie Joss verkocht was. Dat was voor hem eigenlijk niets nieuws meer, maar er was nog méér en dat was zeer belangrijk voor de detective, die wist welke bedreiging er boven het hoofd van Helena Joss hing.

Gus Garter heeft zijn acties van een zeevaartmaatschappij, waarvan hij in feite de eigenaar was, verkocht. Enkele maanden geleden verkocht hij zijn aandelen in een luchtvaartmaatschappij. Verder deed hij zijn aandelen in een trust van warenhuizen van de hand.

Stan Bishop kon niet nalaten te zeggen :

— Dat ruikt slecht voor Augustus ! Dat lijkt wel een aftocht !

— Inderdaad, dat ziet er naar uit ! antwoordde Tom.

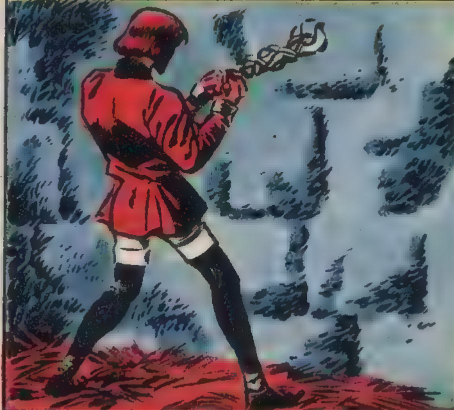
Maar het belangrijkste nieuws had Stan Bishop als dessertje gereserveerd. Met ernstig gelaat overhandigde hij Tom een velletje papier...

(Wordt voortgezet.)



DE VERKOCHTE























ALS JE VAN SPANNENDE AVONTUREN HOUDT, MAG HET ALBUM

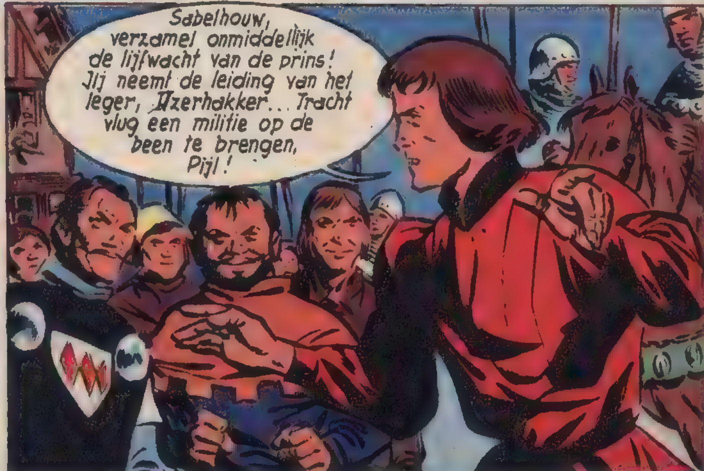
KROON



De kroning van prins Renato eindigt tragisch. Johan wordt nog steeds gevangen gehouden...











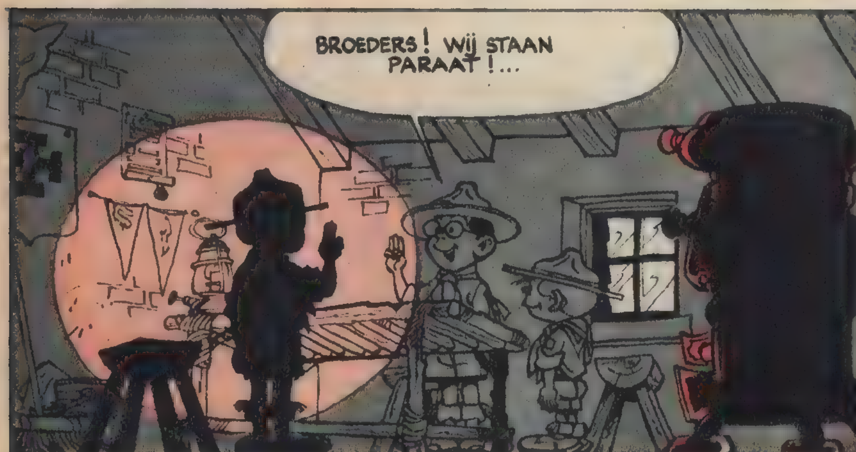


« DE WITTE RUITER » BESLIST NIET IN JE BIBLIOTHEEK ONTBREKEN.

(Wordt voortgezet.)

DE RIDDERS V

De scouts van Witla zullen























een fancy-fair orga













(Wordt voortgezet.)

MODERNE GODEN :

DE PILOTEN

DE piloot stapt uit zijn supersonisch jachtvliegtuig Douglas SKYRAY van de Amerikaanse Marine en heel wat lezers zullen zeggen : « Ik zou in de plaats van die piloot willen zijn ! » De piloten zijn nog steeds de moderne goden, alhoewel en dit dan vooral in het leger — hun vliegtuigen langzaam maar zeker zullen vervangen worden door onbemande raketten. Op deze foto zie je echter nog iets anders : de mecaniciens. De werktuigkundigen en de technici spelen een zeer grote rol in de luchtvaart. Zonder hun grondige vakkennis zouden de piloten doodgewoon niet kunnen opstijgen !

MODERNE GODEN

DE VIRTUOZEN VAN DE 300 km/u



TONY BROOKS

TONY BROOKS : hij is een jonge Engelsman en... tandarts ! Hij heeft zijn patiënten in de steek gelaten voor de racewagens. Vorig jaar reed hij puik, alhoewel hij niet bepaald de eerste viool speelde : 4e in de G.P. van Monaco, 5e G.P. van Groot-Brittannië, enz. Wij hopen dat hij dit jaar meer geluk zal hebben. (Foto Flashpress).

EEN autorace is altijd opwindend en boeiend. Het spel van de felgekleurde racewagens die met een snelheid van meer dan 200 km/u achter elkaar glijden, de bocht ingaan en elkaar inhalen zou men kunnen vergelijken met een fantastisch en zeer gevaarlijk ballet. Het is niet alleen gevaarlijk, maar bovendien ook zeer duur. Het ballet van de racewagens is het duurste ter wereld !

Draai om



PHIL HILL

PHIL HILL : hij is 31 jaar, werd geboren te Miami. Hij is de chef van de « Scuderia » Ferrari en een van de beste racers van dit ogenblik. Vorig jaar won hij met C. Allison de 1.000 km van Buenos Aires, was met von Trips 2e in de Targa Florio, 3e G.P. van Monaco, 4e G.P. van België, 7e G.P. van Solitude en G.P. van Groot-Brittannië. Het is niet zijn schuld dat de Ferrari minder goed was dan de Engelse racewagens ! (Foto Flashpress).



INNES IRELAND

INNES IRELAND : hij is een Schot, en ingenieur. Hij heeft gewerkt bij Rolls Royce. 3 jaar geleden begon hij te racen. Vorig jaar was hij 4e in de G.P. van Syracuse, 2e in de G.P. van Nederland, 6e G.P. van Solitude, 3e G.P. Groot-Brittannië. Hij wordt beslist een briljant racer ! (Foto Rosenthal).

MAC LAREN : een Nieuw-Zeelander, 22 jaar. Hij rijdt sedert 2 jaar. Hij werd 2e in het Wereldkampioenschap 1960 en treedt in het spoor van Brabham. Hij was 1e in de G.P. van Argentinië, 2e G.P. van Nieuw-Zeeland, Monaco, België en Portugal, 3e G.P. A.C.F., 4e G.P. van Groot-Brittannië. En dit alles met een Cooper. Mac Laren gaat een schitterende carrière tegemoet. (Foto Rosenthal).

WOLFGANG VON TRIPS : hij is een Duitser en hij woont in een prachtig kasteel nabij Keulen. Hij heeft voor Porsche gereden, maar heeft thans een contract met Ferrari. Hij was 2e met Gunther in de 1.000 km van Buenos Aires, 1e G.P. van Syracuse, 2e in de Targa Florio, 5e G.P. van Nederland, 1e G.P. van Solitude, 6e G.P. van Groot-Brittannië, 2e G.P. van Duitsland. Op de foto kijkt hij zip. Het kiekje werd genomen tijdens de 24 Uren van Le Mans, waar hij na 1 uur rijden benzinepech had !

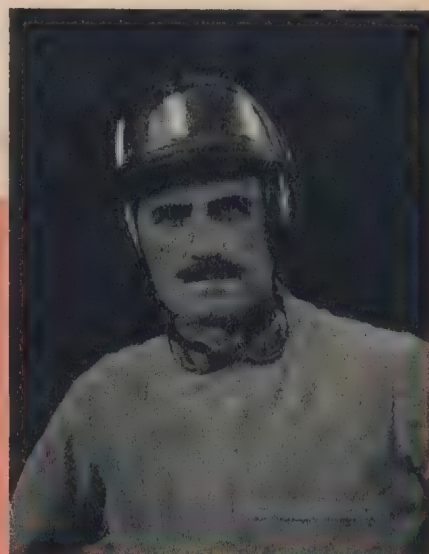
GRAHAM HILL : Londenaar, 31 jaar. Heeft meestal gereden met een Lotus. Vorig jaar werd hij 3e met een B.R.M. Form. 1 in de G.P. van Nederland, met Porsche was hij 3e in de 1.000 km van Buenos Aires, eveneens met Porsche 4e in de G.P. van Solitude en G.P. van Duitsland. (Foto Rosenthal).



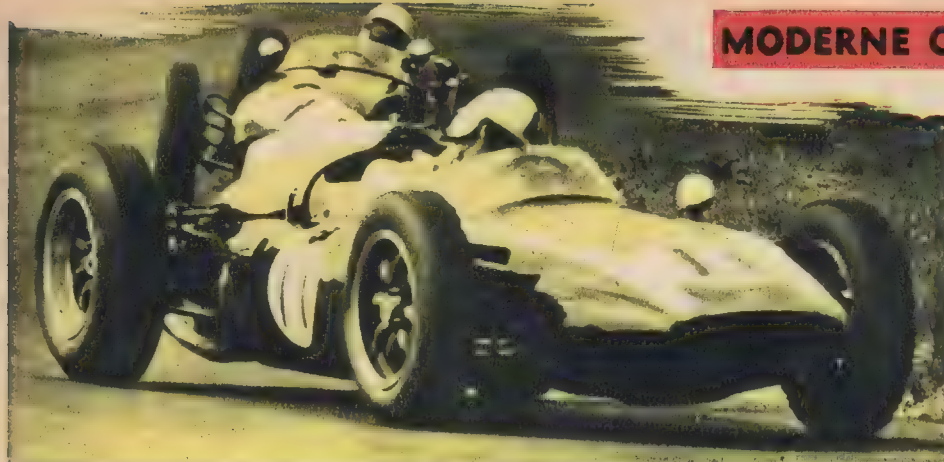
WOLFGANG VON TRIPS



MAC LAREN



GRAHAM HILL



BRABHAM *(op de voorgrond) en* **MOSS**, *wiel in wiel tijdens de Grote Prijs van Nederland. Ze gaan alle twee de bocht in. Let maar eens goed op de wielen van die racewagens ! Het is de middelpuntvliedende kracht die de hoofdrol speelt wanneer een lichte racewagen met een grote snelheid de bocht ingaat.*

DE VIRTUOZEN VAN DE

HET ballet van de racewagens is ook zeer gevaarlijk. De minste vergissing kan fataal zijn voor de racers. Men kan veilig aannemen dat er op dit ogenblik geen twintig racers zijn die over de hersens en de zenuwen beschikken om de 250 of 280 wilde paarden, die zich verbergen onder de motorkap van een racewagen Formule 1, in bedwang te houden. De grote kampioenen van het stuur zijn zeldzaam. Hun beroep is gevaarlijk en moeilijk, maar zij houden er dolveel van. Wij doen ons hoedje af voor die kampioenen !

Jullie dromen er natuurlijk van racer te worden, en die brutale pijlsnelle racewagens te controleren en te beheersen met de virtuositeit en de precisie van Fangio. Het is natuurlijk een opwindende strijd en niemand zal betwisten dat de racer, die zegevierend over de eindstreep gaat, zijn zege heeft verdiend en zijn blijdschap gewettigd is. Het onderscheid tussen een racewagen met één plaats Formule 1 en een gewone toeristenwagen is zó groot als het onderscheid tussen een volbloed en een ezeltje !

Het is noodzakelijk dat de racer over een grondige mechanische kennis beschikt. Fangio en Brabham zijn werktuigkundigen. Zij moeten de gave hebben om te sturen, zij moeten intelligent zijn en over een grote ervaring beschikken. Bovendien wordt van hen geëist dat zij electronische reflexen hebben, stalen zenuwen en sterke, soepele spieren. Dit laatste zal je misschien een tikje verwonderen, maar toch is het zó, dat men om een racewagen te kunnen bedwingen die ongeveer 500 kg weegt en met een snelheid van 200 km per uur over de renbaan raast, sterke spieren moet hebben !

Men moet een zeer fijn en ervaren racer zijn om het stuur van een racewagen met één plaats Formule 1, met succes te kunnen besturen. Inderdaad, tussen een Ferrari Grand Tourisme en een Ferrari Formule 1 gaapt er een afgrond en over die afgrond heen komen is moeilijker dan het wel schijnt.

Een gewone chauffeur, zelfs als hij een goed chauffeur is, zal er niet eens in slagen behoorlijk te starten met een racewagen. De racewagen zou onmiddellijk slippen en dwars over de weg gaan staan. Er zit zo ontzettend veel kracht in de motor en de wagen is vederlicht ! De racer is, naar onze mening, een tem-



STIRLING MOSS : *Engelsman, 31 jaar. Misschien wel de knapste racer sedert Fangio afscheid heeft genomen. Op 18 juni 1960, tijdens de proefrit voor de G.P. van België had hij een ongeluk en daardoor kon hij niet deelnemen aan een hele reeks belangrijke racen. Hij was vorig jaar eerste in de G.P. van Monaco met een Lotus, 2e (Form. 1 en 2) in de meeting van Goodwood, 2e in de G.P. van Brussel, 4e in de G.P. van Nederland. Laten we hopen dat we hem dit jaar zullen weerzien op de racebaan !*

(Foto Tangre)



OLIVIER GENDEBIEN : *een bekwame Belgische racer, zowel in Form. 1 als in F. 2. Hij werd 3e in de G.P. van Syracuse en de G.P. van Pau, 3e G.P. van België voor F. 1, 2e G.P. van Frankrijk te Reims in F. 1 en Form. Sport, 1e (met Paul Frère) in de 24 Uren van Le Mans, 1e (met Hermann op Porsche) in de 12 Uren van Sebring, 3e in de Targa Florio. Hij houdt er van een touristenvliegtuig te besturen en hij is een knap jager. Men ziet hem hier aan het stuur van een Cooper.*

(Foto Tangre)

300 km/u

mer en een kunstenaar. Hij moet de brutale kracht van de motor kunnen omzetten in perfecte, sierlijke, precieze evoluties. Ik denk hier o.m. aan de gevaarlijke en scherpe bochten die met beheerste slip en tegen een ongelooflijke snelheid worden genomen. De wagen glijdt op zijn vier wielen in de bocht en het stuur dient slechts, om eventuele afwijkingen te corrigeren van de wagen in verhouding tot de ideale hoek, die hij met de rand van de renbaan moet vormen. Het is de middelpuntvliedende kracht — dus de snelheid — die hier de belangrijkste rol speelt. Nu begrijp je onmiddellijk dat de racer zich geen enkele fantasie of gril kan permitteren. Indien hij te krachtig remt, dan wordt hij onmiddellijk ingehaald door zijn rivalen. Indien hij de bocht te vroeg of te laat begint, dat gaat hij negen keren op tien uit de baan. Indien hij de slip met een té hoge snelheid maakt dan kan hij zijn slip niet meer beheersen en dan gaat zijn racewagen over de kop, met alle gevolgen van dien. Men zou de knappe racers kunnen vergelijken met de evenwichtskunstenaar die op de strak gespannen koord danst...

Voel je er iets voor om met een snelheid van 250 km per uur over de renbanen te razen ?



PAUL FRERE: Belgische racer en journalist. Hij schreef geruime tijd sportkronieken voor ons jeugdblad. Hij heeft deel genomen aan een groot aantal racen en enkele mooie overwinningen geboekt. Zijn laatste overwinning was die van de 24 Uren van Le Mans (met Gendebien). Vorig jaar won hij met Porsche (in de Formule Sport) de G.P. van Spa. Hij was 5e in de G.P. van Brussel, Formule 2. Men ziet hem hier voor zijn stand, tijdens de 24 Uren van Le Mans. — Meer dan waarschijnlijk neemt Paul Frère dit jaar afscheid van de racesport.



JOACHIM BONNIER: hij is de beste Zweedse racer, oud-marine-officier. Vorig jaar was hij 3e in de 1.000 km van Buenos Aires (Formule Sport), 5e in de G.P. van Buenos Aires Formule 1 (met een B.R.M.), 1e samen met Hermann in de Targa Florio, Formule Sport, 2e met Gendebien in de 1.000 km van de Nurburgring, 3e G.P. van Solitude (Formule 2), 1e G.P. van Duitsland, Formule 2.



JACK BRABHAM : Australiër, 36 jaar, een zeer puik werktuigkundige. Hij is steeds kalm en beheerst. Rijdt praktisch pas 2 jaar en is de opvolger van Fangio. Moss was misschien briljanter, maar Brabham kaapte hem de prijzen voor de neus weg ! Hij werd vorig jaar tot wereldkampioen uitgeroepen. Met een Cooper won hij de G.P. van Nieuw-Zeeland, de G.P. van Brussel, de G.P. van Pau, de G.P. van Nederland, België, A.C.F., Groot-Brittannië en Portugal. Hij rijdt zowel met Formule 1 als F. 2. Hoedje af voor Jack Brabham ! (Foto Tengro)



MAURICE TRINTIGNANT : hij is op dit ogenblik de beste racer waarover Frankrijk beschikt. Hij neemt nooit nutteloze risico's, hij is een tacticus. Vorig jaar werd hij 3e in de G.P. van Argentinië (met een Cooper), 1e G.P. van Buenos Aires, 4e G.P. van Havana (Maserati), 2e G.P. van Syracuse (Cooper), 3e G.P. van Brussel, 2e G.P. van Pau. (Foto Tengro)

Vrachtschepen zijn het oudste type vaartuig, dat de wereld kent ; wanneer men ten minste gelooft aan het praehistorische mannetje, dat zijn ranke hulkje vollaadde met huiden om deze aan verre kusten te ruilen tegen kruiden. Zij variëren thans van de paar logge, hoestende tramps, met hun kaarsrechte pijpen, neuzen en flanken, geteisterd door het geweld van de zee, tot de overmacht van slanke, lichtgetinte waterfeeën der grote en dure lijnvaartrederijen.

HET vaak revolutionaire lijnenspel in de opbouw van passagiersschepen maakt, dat de vrachtschepen aan de aandacht van de buitenstaander ontsnappen en eigenlijk alleen maar mooi blijven in de ogen van hun bemanningen, die weten, dat juist deze schepen leven, goede of een enkele maal slechte karakters hebben, zieltjes, als het ware meegekregen van de scheepsbouwers. Deze bouwers spelen dan ook een belangrijke rol in het trouwhartige bestaan van het vrachtschip, drukken zonder meer een stempel op het zilte avontuur, dat dit schip ondergaat op de lange, schier eindeloze weg van kust tot kust. Bij de Koninklijke Nederlandse Stoombootmaatschappij zal men dat terdege beseffen, wanneer haar grote trots, het eigen bouwbureau, het ontwerp van zijn honderdste schip na de oorlog verwezenlijkt ziet. Een grootse prestatie in de geschiedenis van de maatschappij, wier opkomst en bloei getekend is door het vrachtschip.

VAN BREEUWHAMER NAAR ALUMINIUMZAAG

Het verhaal van de scheepsbouw begint met de boomstam, al of niet uitgehold, waarmee de eerste mens het water verkende. Hij bepaalde de ouverture van de scheepvaart, want sindsdien kent de uiterlijke scheepsvorm geen rust meer en begint het streven naar het ideale vaartuig. Na de boomstam, primitieve vlotten, opgeblazen dierenhuiden en de wonderlijke houten constructies met riemen en zeilen zocht men het in grotere afmetingen en kwamen de karvelen. Daarmee werden in de dagen van Columbus de zeeën bezeild. De galjoenen en fluiten verschenen in hun kielzog, het waren de schepen van de compagnieën, dus vrachtvaarders ten voeten uit.

De linieschepen, fregatten, klippers en barken volgden : de laatste triomfen van het houten schip en de romantiek van de hamerklop, het knetteren in het pikhok van het spaandersvuur onder de walmende teerpot. Nog werd er langdurig gewerkt met mallen en schammels, maten geoefende ogen de rondingen en gleden ruwe handen tastend door de holte van het hout, zoekend naar de juiste verdeling van de druk, opdat het schip in volle zee de golven zou kunnen opvangen. Maar langzaam verstomde de roep van de aloude breeuwhamer, werd hij overstemd door de schrille muziek van de aluminiumzagen en het scherpe gesis van de lasbogen. Het stalen schip deed zijn intrede : machtig en imposant, slank en sierlijk van vorm, ontleend aan een fascinerend lijnenspel. Het vertrouwde beeld van het zwellende en neigende zeil verdween en maakte geleidelijk aan plaats voor dikke roetzwarte rook : het « smerige » gevolg van de stoomvoortstuwing. De ontwikkeling kwam nu pas goed op gang. Het dubbelschip van de bejaarde havenmeester Dickey : twee aan elkaar geplaatste stukken, die aan ruim 500 passagiers plaats boden en de « zwevende salon » van Henry Bessemer, een omvangrijke kajuit in het schip aan reusachtige ringen opgehangen, beide stunts uitgedacht met de vaste bedoeling om de zeeziekte voorgoed uit te schakelen, gingen vooraf aan de bouw van het motorschip, dat op zijn beurt het transatlantische turbineschip zag ontstaan.

DE KOST GAAT VOOR DE BAAT UIT

Het was ongeveer in de tijd, dat Dickey en Bessemer hun gekke streken uithaalden, dat de K.N.S.M. vooral door het initiatief van de Duitse koffiehandelaar Ramann het levenslicht zag. De stoomschepen hadden het al lang en breed van de zeilschepen gewonnen. Engeland, waar de stoommachine was ontstaan en men in de bouw van ijzeren schepen meer routine had, gold tot de twintigste eeuw als het technische dorado, ook voor de Nederlandse scheepsbouw. Dat de eerste opdrachten van de K.N.S.M. aan de andere kant van de Noordzee terecht kwamen, lag dan ook alleszins voor de hand. Want ook voor deze







maatschappij gold de techniek slechts als een middel en vroeg men zich steeds opnieuw af of bepaalde technische primeurtjes wel voldoende economische voordelen betekenden, al had men daarbij uiteraard wel het gezegde in het hoofd van « De kost gaat voor de baat uit ». Toen de K.N.S.M. haar eerste schepen bestelde, woog een stoommachine van 500 pk ongeveer 275 ton, maar amper vijftig jaar later bracht een stoommachine van hetzelfde gewicht al een kracht van 3000 pk op. In die dagen ondernam de techniek bij de scheepsbouw vanuit Engeland haar vlucht over de wereld en was het in 1865, dat een Nederlandse werf van de K.N.S.M. een ijzeren schip verlangde, terwijl zes jaar later haar eerste in Nederland gebouwde vrachtvaarder van stapel liep : de Stella. De stoomschepen, tot de eerste jaren van de twintigste eeuw in vorm gelijk aan die van de zeilschepen, kregen nu een totaal andere gestalte, werden zwaarder en plomper van uitvoering geheel volgens een eigen type, totdat de motor een revolutie ontketende in de scheepsvoortstuwing en de K.N.S.M. op grote schaal overging tot het verbouwen van oliestokende stoomschepen tot oliestokers.

EEN VLOOT VAN WITGESTREEPTE ZWARTPIJPERS

Gegroeid en gerijpt in de wereld van de lijnvaartrederij beschikte de K.N.S.M. over een geweldige routine en inzicht. In het streven naar perfectie besloot men tot de oprichting van een eigen bouwbureau, dat in opdracht van de directie die schepen kant en klaar op papier moest ontwerpen, welke men voor bepaalde lijndiensten nodig had. De werven kregen dan van de K.N.S.M. tekeningen vol wensen en hadden zich daar maar stipt aan te houden. Zo ontstond het nieuwe beroep van rederij-ingenieur. En als er één scheepvaartmaatschappij van deze even kostbare als gewaagde stap profijt heeft getrokken, dan is het wel de K.N.S.M. Want sinds men in 1927 met het onzekere avontuur van het bouwbureau begon, werden indrukwekkende prestaties geleverd. Men kan als zichtbaar resultaat van de werkzaamheden sinds de oorlog ieder schip van de K.N.S.M. al van verre herkennen door een bijzondere vorm van wonderlijke en speelse lijnen, een eigen gezicht, dat kenmerkend is voor de vloot van de witgestreepte zwartpijpers.

De laatste tien jaar heeft de K.N.S.M. haar frequentie aanmerkelijk opgevoerd. Voor het jaar 1960 kwamen maar liefst veertien ontwerpen aan een verwezenlijking toe, wat een financiële krachtsexplosie van meer dan 100 miljoen gulden betekende. Hiertegenover staan de tien schepen van 1959 voor een waarde van F 67.500.000. De cijfers spreken duidelijke taal en het is — de tonnemaat

Het drijvende dok, van de K.N.S.M., waarin de kielblokken klaarstaan voor de eerste secties van het te bouwen schip.

buiten beschouwing gelaten — de vraag of er op de wereld een maatschappij bestaat, die sinds de oorlog meer nieuwe schepen heeft gebouwd dan de K.N.S.M.

De opmars van deze vloot voor het stukgoederenvervoer zal zich nog gestadig aan uitbreiden. Voorlopig de eerste jaren nog volgens de oude kennis en systemen. Want al klinkt de toekomstmuziek van scheepstypes, bepaald door de golfslag, luider en luider, de K.N.S.M. ziet vooralsnog niets in deze «new look », om van het zogenaamde droomschip met atoomaandrijving maar niet te spreken !

In vergelijking met de atoomschepen betekent het varen met dieselmotoraandrijving een kostenbesparing van precies de helft en wat wordt er al niet gedaan om maar een paar dubbeltjes goedkoper te varen. Voorlopig dus nog geen« kernachtige» geluiden in het bouwbureau van de K.N.S.M., dat binnenkort het resultaat van zijn honderdste na-oorlogse ontwerp ziet proefvaren en daarna trots en voldaan voortbouwt aan de gestadig groeiende reeks van SCHEPEN MET HET EIGEN GEZICHT.

BEN DE GRAAF







DE ARGIOPA

16 september : 3 u. 's morgens. De gestreepte Agiopa-spin die ik gisteren gevangen heb begint haar net te weven in kooi C 7.
Een uur later is ze er mee klaar en zet er haar zigzagvormig merk op...
(Uit het dagboek van Ib Schmedes)



De Argiopaspin maakt zich klaar om een lekker sprinkhaneboutje te verorberen.



WAT is een gestreepte Argiopa ?

— Het is een tamelijk grote spin die gelijkt op de kruisspin uit onze tuinen, doch ze heeft in-plaats van een kruis op haar rug, een mooi geel-zwart- en beige gestreept donzig oppervlak. Ik heb over het nest en de jongen van deze spin reeds een en ander verteld in Kuifje nr. 25.

— Behoort ze ook tot de zespotige uitvinders waarover je reeds gesproken hebt ?

— Ja, doch ze is geen zespotige uitvinder, maar wel een achtpotige ! We weten immers dat spinnen acht poten hebben. Om deze reden behoren ze niet meer tot de familie van de insecten. Tot voor kort rekenden de geleerden de spinnen, de schorpioenen en zelfs de duizendpoten nog tot de grote familie der insecten.

EEN LIJSTJE VAN MEER DAN 4.000 PAGINA'S

— Jullie weten dat er talrijke soorten van insecten zijn. Al de soorten, al de variëteiten opsommen ware onbegonnen



Het net van de Argiopa-spin is klaar. Ze weeft nu een spiraal dat ons aan haar gestreept lijf doet denken, het is haar « gedeponeerd merk ».



De Argiopa doet een uitstapje. Handig klimt ze op en af een fijn bloemstengeltje... Ze kent geen hoogtevrees !

werk. Indien we hun namen moesten drukken in dezelfde letter als dit artikel, dan zouden we er een weekblad van tachtig pagina's, twee en vijftig weken lang mee kunnen vullen ! Het aantal verschillende insecten loopt steeds op. Alle dagen ontdekt men nog nieuwe soorten. Om de hoofdgroepen van de gewervelde dieren (kikvorsachtigen, kruipdieren, vissen, vogels en zoogdieren) op te sommen, zouden we slechts vier weken nodig hebben.

Jullie kunnen je dus inbeelden hoe uitgebreid de wereld van de insecten is.

— We durven er niet aan te denken al die namen van buiten te leren ! Maar vertel ons eens hoe de Argiopa haar net weeft ?

— Zoals de meeste spinnen werkt de Argiopa 's nachts. Zij heeft zoveel artistieke smaak dat zij nooit een verscheurd web zou willen herstellen ! Wanneer er een scheurtje in haar web zit, dan haalt ze het helemaal uit, behalve de dikke middelste draden, die het raam vormen voor haar nieuw web. Ze begint steeds van binnenaf te weven en spint eerst een steunstel van lichte doch niet kleverige zijde, waar omheen ze, in spiraal, haar lijmerige draad zal winden.

Wanneer we het spinnen van een web gadeslaan door een vergrootglas, dan merken we dat de lijmerige draad helemaal op de gewone zijden draad gelijkt, doch dat er, op regelmatige afstanden, fijne druppeltjes lijm op liggen. Zo bekeken lijkt het wel een parelsnoer !

Hoe zij het aan boord legt om die druppeltjes zo regelmatig en kort op elkaar te laten volgen, heeft vele geleerden al heel wat hoofdbrekens gekost. Eindelijk zijn ze tot de ontdekking gekomen dat de spinnen, zoals de insecten trouwens, in staat zijn de meest elementaire natuurkrachten uit te baten. In dit geval, de elasticiteit van de zijde en de spanning van de lijm.

De argiopa spint dus een kleverige draad om haar steunstel. Dan grijpt ze de draad tussen een van de eindhaakjes van haar poten en spant hem zo hard ze kan aan, om hem nadien eensklaps los te laten. De vrijgekomen draad springt weer naar zijn uitgangspunt terug. De oppervlaktespanning die ontstaat — door het sterk gespannen staan — spreidt het lijmerig vocht in kleine druppeltjes. Door de snelheid waarmede de draad los gelaten wordt, kunnen die druppeltjes zich niet meer aaneen sluiten.

— Waarom wil de spin nu perse dat haar draad niet helemaal kleeft, doch wel op korte gelijke afstanden ?

— We weten, dat wanneer we onze vinger in de lijm stoppen en er dan op een blad papier een streep mee trekken, er steeds plaatsen zullen zijn die vlugger opdrogen dan andere.

Wanneer we de lijm met kleine druppeltjes aanbrengen, dan droogt ze veel minder vlug op. De lijm die de spinnen afscheiden kan water opslorpen en kan de vochtigheid van de lucht opnemen, zodat ze langer kleverig blijft. De lijmspikkeltjes volgen elkaar zo kort op, dat de kleinste prooi die de draad aanraakt, er in blijft kleven.

Nu de Argiopa met haar spiraalluik klaar is, lijkt alles afgewerkt. De spin wil haar web echter nog mooier en sterker hebben en gebruikt nog heel wat van haar dikke zijdraden om een zigzagtekening te maken. Wanneer we deze eindfase van haar werk gade slaan, dan krijgen we de indruk dat ze haar afgewerkt web een persoonlijk karakter wil geven. Dat is ook zo. Deze speciale manier waarop het web geweven is laat ons geen twijfel over de « weefster ». Het is het « gedeponeerd merk » van de Argiopaspin.

Wat Ib Schmedes vertelde, werd opgetekend door Finn Gerdes

ONS AUTOPRAATJE



IN nummer 50 van vorig jaar vertelde ik jullie reeds dat ik een bezoek heb gebracht aan de fabriek van Dinky Toys, te Parijs. En ik beloofde jullie nog een en ander over die fabriek van miniatuurwagens te vertellen.

ONZE REPORTER HEEFT EEN BEZOEK GEBRACHT AAN DE FABRIEK

EEN BEETJE GESCHIEDENIS

DE wagentjes Dinky Toys werden geboren in Engeland en werden van 1934 af ook in Frankrijk geproduceerd. Op dit ogenblik ging het nog om wagentjes zonder naam, getekend op een schaal van 1/43 en bestemd om het landschap rond miniatuurspoorwegen te voltooien. In 1939 werd de Simca 5, een trouwe weergave van de échte wagen, geproduceerd. Men ging met de fabricatie van de Simca 5 door tot in het jaar '50 en dit wagentje staat thans zeer hoog gekwoteerd bij de verzamelaars.

In 1946-'47 trachtten de directeurs van de fabriek er de automobiel-constructeurs van te overtuigen, de plannen van hun carrosserieën af te staan voor de productie van miniatuurwagens. De constructeurs waren tamelijk wantrouwig en sommigen hebben nog maar onlangs hun toestemming gegeven. Thans bestaat er echter een nauwe samenwerking tussen de verschillende autofirma's en Dinky Toys.



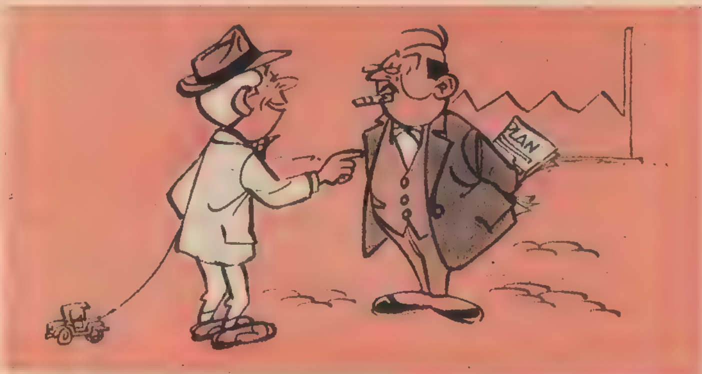
DE KEUZE VAN DE MODELLEN

Het programma is thans reeds opgemaakt tot in het jaar 1962. Het is heel moeilijk de juiste keuze te doen tussen de vele toeristen-, sport- en racewagens die op de markt worden gebracht. Dinky Toys is gespecialiseerd in deze drie categorieën van wagens, maar vervaardigt ook militaire wagens, zware vrachtwagens en zelfs vliegtuigen. De kliënten van Dinky Toys zijn veeleisend en vergeven noch een slechte keuze, noch de fouten inzake details.

Iedere morgen brengt de postbode een groot aantal brieven op de kantoren van Dinky Toys, waarin de kliënten hun wensen meedelen en bepaalde fouten aanstippen. De wensen van de kliënten bepalen in grote mate de beslissingen van de fabrieksleiders. Verder is er een Dinky Toys Congres. Op het laatste Dinky Toys Congres, dat gehouden werd te Lyon, waren er negenhonderd genodigden en belangstellenden !

HOE WORDT EEN MINIATUURWAGENTJE GEMAAKT ?

Het model wordt gekozen. Er wordt een eerste maquette van gemaakt en daaraan moet de directie van de fabriek, die de plannen van haar model gaf om er een miniatuurwagentje van te maken, haar goedkeuring hechten. Van de nauwkeurigheid van de plannen hangt het welslagen af van het nieuwe Dinky Toys wagentje. Om juiste gietvormen te maken waarop alle details zijn aangeduid, moet men in de éérste plaats haarjuiste en fijn gedetailleerde plannen hebben. Dit werk duurt weken en wordt door specialisten uitgevoerd. Wanneer de plannen tot in de puntjes zijn uitgewerkt, dan gaan ze naar de man die de gietvorm maakt.



Nu begint er een werk dat beslissend is voor het sukses van het gekozen model. De specialist die de gietvormen maakt, zal trachten de zes bijzonderste delen, waaruit de gietvorm bestaat, nauwkeurig te maken volgens de plannen die hem werden gegeven. Zelfs een ervaren specialist heeft duizend uren nodig om dit werk tot een goed einde te brengen. In het begin is de gietvorm niets meer dan een blok staal van een bepaalde kwaliteit. Die blok moet in verscheidene delen gezaagd worden want, zoals ik reeds zei, bestaat de gietvorm uit verscheidene delen en heeft, vermits een carrosserie een volume is, drie dimensies. Het werk dat hier verricht wordt is zeer moeilijk en moet haarprecies uitgevoerd worden.

Wanneer de gietvorm klaar is, wordt hij een eerste keer geprobeerd. Een specialist-etser werkt nu al de details uit. Wanneer die klaar is wordt de gietvorm nogmaals geprobeerd en is het model goed, fijn afgewerkt en beantwoordt het in alle opzichten aan de verwachtingen, dan kan men met de productie er van beginnen.

DE SMELTERIJ

De gietvorm wordt in een gietmachine gemonteerd. Daarin staat een smeltkroes waarin men Zamac-staven

DINKY TOYS

laat smelten bij een temperatuur van 400°. Die zinklegering wordt, wanneer ze het smeltpunt heeft bereikt, door een buis en onder druk van een zuiger naar de gietvorm gestuwd waar ze onmiddellijk wordt afgekoeld. Een Dinky Toys-carrosserie werd geboren ! Ze is echter nog niet helemaal netjes en daarom wordt ze gepolijst in een grote stalen ton met water, schuurpoeder en keien. De carrosserieën draaien gedurende anderhalf uur in de ton rond en komen er perfect gepolijst uit. Maar op een mooi gepolijst oppervlak houdt de verf niet goed en daarom worden de Dinky Toys carrosserieën eerst gefosfateerd. Door deze behandeling wordt het koetswerk ietwat ruw en dit is de beste basis voor de verf.

ZE KRIJGEN EEN KLEEDJE

Op speciale metalen ramen worden de koetswerken opgesteld en naar de specialisten gestuurd, die ze een of verscheidene lagen verf zullen geven. De carrosserieën worden met het pistool bespoten, net zoals dit gebeurt met de koetswerken van grote wagens. Ze worden gedroogd in ovens of in de droogkamer. De moderne droogkamers beschikken over infrarode stralen, wat het droogproces natuurlijk versnelt. Dan zet men de koetswerken op een band om afgewerkt te worden. Sommigen krijgen een tweede kleurtje bij. Bovendien worden nu de koplichten aangebracht, de knipperlichten en alle andere haarfijne details.

KOETSWERK + FRAME

Van de ene kant komen de afgewerkte koetswerken, van de andere kant de wielen die reeds op hun assen gemonteerd werden. Van nog een andere kant de vloeren, gereed om de vering op te monteren. Dit alles loopt samen naar een band. De verschillende delen worden nu door de arbeidsters met vlugge preciese gebaren genomen. Frame en koetswerk worden bij elkaar gevoegd en in enkele minuten staat er een Dinky Toys autootje kant en klaar. De wagen wordt nu op een 85 cm lange racebaan gezet om een proefrit te maken.

Is alles piekfijn in orde, dan wordt het wagentje in een geel en rode doos gestopt en vervolgens ingepakt in een kist die in een stapelhuis wordt gezet tot zij naar haar bestemmingsoord wordt gezonden !

WIST JE DAT... ?

- De Simca 5, die in 1939 uit de fabriek is gekomen, in Frankrijk 500 B.F. of ongeveer 40 F waard is ? Moest je er eentje op je zolder hebben liggen, breng het dan op de markt !
- Met de hoeveelheid verf die per jaar voor de Dinky Toys wagentjes wordt gebruikt, zou men de Eiffeltoren van onder tot boven kunnen schilderen...
- Sedert 1934 werden er in Frankrijk meer dan 200 Dinky Toys modellen gecreëerd.
- Moest men de jaarproductie, d.w.z. al de wagentjes die in één jaar gebouwd worden, op een rijtje zetten, dan zou zij een lint vormen van Parijs naar Marseille !
- De 2 PK Citroën is het meest verkochte Franse Dinky Toys wagentje.





EEN NIEUW AVONTUUR VAN
MICHEL VAILLANT
DOOR *Jean Graton*

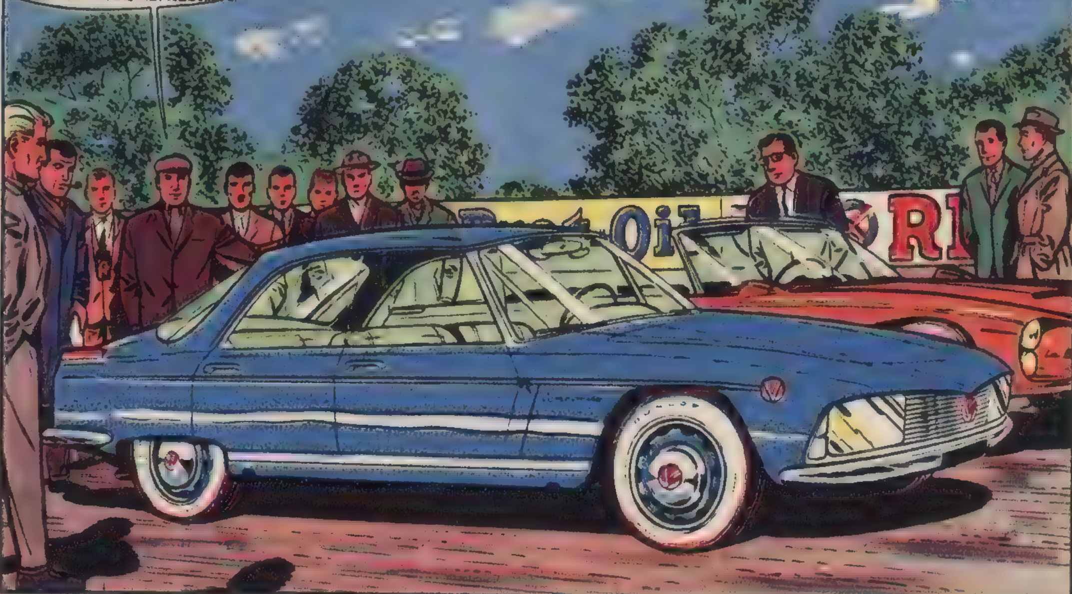
DE (13) IS A

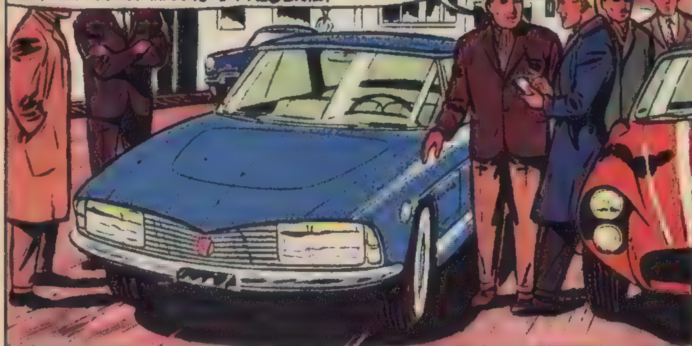


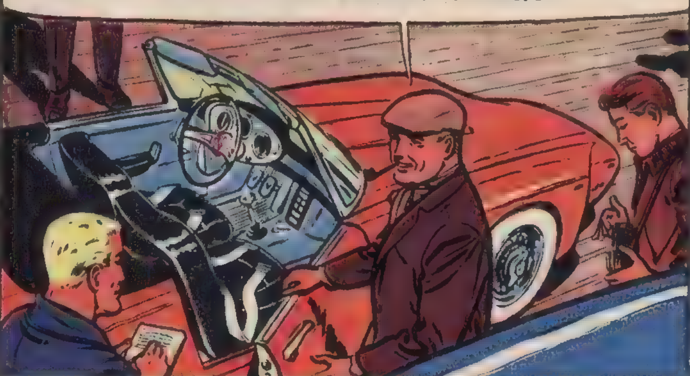
HENRI VAILLANT NEEMT HET WOORD ...

HET KOETSWERK VAN DEZE BEIDE WAGENS WERD ONTWORPEN DOOR JONGE TEKENAARS DIE ONZE OPROEP TOT MEDEWERKING SPONTAAN BEANTWOORD HEBBEN. EEN GROOT JEUGDBLAD VERLEENDE ONS ZIJN STEUN. WIJ WILDEN BEWIJZEN DAT DE JONGELUI EEN CREATIEVE ARBEID KUNNEN LEVEREN, DIE ONS TOELIET DEZE MOOIE WAGENS TE BOUWEN.





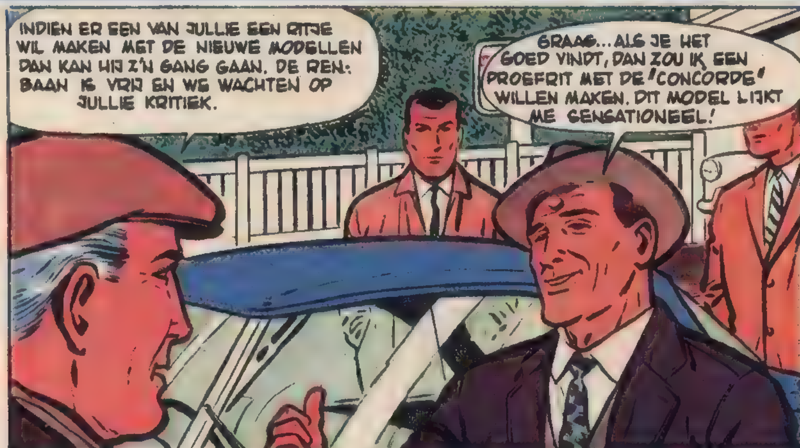


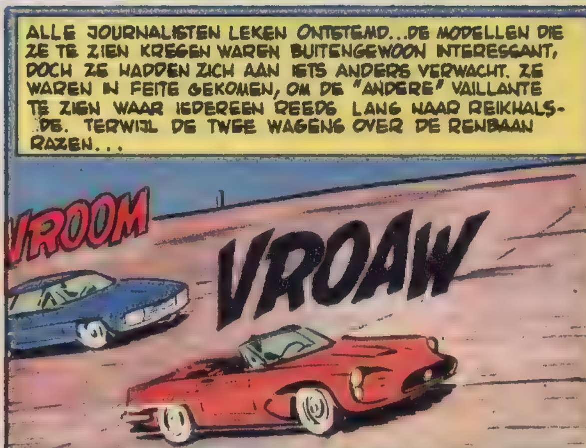


HET ALBUM « DE GEMASKERDE

AAN DE START!

De grote dag is aangebroken: de nieuwste Vaillante wordt aan de pers voorgesteld





















...ACER » ZAL JE EVENEENS BOEIEN.

(Wordt voortgezet.)

EXCLUSIEF  VOOR KUIFJE

IJSBLOKJE, DE POOLHOND, VERTELT:

HET AVONTUUR MET DE HAM

WIJ hadden het dus erg gezellig in ons warm nest. Wij oefenden ons iedere dag in het vechten, want mama Evik had toch gezegd dat men de sterkste honden van zijn team moest kunnen overwinnen wilde men als chef, als leider, erkend worden. Mama Evik deelde dan ook haast iedere dag flinke meppen uit om ons tot bedaren te brengen en te verhinderen dat we Fatima en Fanny, onze twee zusjes, te lelijk zouden toetakelen. We droomden ervan de wereld die ons omringde te verkennen. Blacky, mijn zuster en ik hadden reeds uitgemaakt dat we met vereende krachten over de slagboom konden die ons nest afsloot...

En op een avond vertrokken we. We liepen eerst behoedzaam en voorzichtig over het gladde ijs in de gang, maar naarmate we verder kwamen werden we driester. We hadden ons dus voorgenomen de wereld te verkennen, maar toen we in de gang weer de heerlijke geur opsnoven van de ham konden we niet aan de bekoring weerstaan die lekkernij nog eens van nabij te bekijken en te bekeuren. We likten er schuchter aan. Er in bijten was niet mogelijk, de ham was zo hard als een steen...

En toen ontdekte Blacky een groot en mooi geheim... De warmte van de ademhaling doet het ijs smelten en maakt het vlees week, zodanig dat je er de tanden kan inzetten en er kleine stukjes kunt afknabbelen. We volgden het voorbeeld van Blacky en het werd een écht festijn. We smulden om ter meest ! We dachten helemaal niet meer aan de verkenning van de wereld en toen we ons buikje dik en rond gegeten hadden, slopen we heel stilletjes terug naar het nest en kropen dicht bij mama Evik. We lagen nog maar net in het nest, toen Blacky begon te klagen over buikpijn. Hij kreunde en jankte langsom luider. Maar wat moesten we doen ? Mama Evik likte hem en drukte hem tegen zich aan, maar het hielp niet. Gelukkig kwam er een man door de gang en hij hoorde Blacky kermen. Enkele minuten later stond hij voor het nest, samen met zijn vriend Maurice. Dat was, naar we vernamen, de arts van de expeditie. Maurice nam Blacky op, betastte zijn buik en nam hem ten slotte mee. We waren een beetje bang... Wat zou hij met Blacky doen ? Zou men hem straffen voor zijn gulzigheid ? In dit geval zou onze beurt ook komen...

Men bracht Blacky terug. Hij zag er ellendig uit en hij had nog steeds buikpijn, maar hij was fier over al hetgeen hij gezien had en onmiddellijk begon hij te vertellen :

De dokter had hem meegenomen naar een gebouw vlak bij ons nest. Daar was de infirmerie gevestigd en met de hulp van Kin, onze trouwe verzorger, had hij Blacky op een tafel gelegd en geradiografeerd. Blacky had zijn ogen de kost gegeven. Hij had een heleboel zonderlinge dingen en vreemde instrumenten gezien. Ik moet toegeven dat we niet alles geloofden wat Blacky ons vertelde. We meenden dat hij een tikkeltje opschepte en we namen het kloeke besluit met eigen ogen te gaan zien of hij de waarheid had gesproken.

Mijn zusjes en ik kienden dadelijk een plannetje uit om uit het nest te ontsnappen en een kijkje te gaan nemen. En zo ontdekten we de volgende dag het gebouw van de wetenschappen van de Belgische zuidpoolbasis.



Een hachelijk moment voor Blacky : hij wordt geradiografeerd !



DE DUIVELSE VALSTRIK

Aan boord van de chronoscaaf is Mortimer in de Middeleeuwen beland, en meer bepaald te midden van een boerenopstand in Frankrijk : de Jacquerie.

DOOR EDGAR P. JACOBS

HET IS EENSKLAPS ZEER STIL GEWORDEN EN MORTIMER ROEPT MET KRACHTIGE STEM :



MAAR HET RUWE KRIJGSVOLK LACHT , SPOT EN DREIGT . . .



MAAR EEN REUS BAANT ZICH EEN WEG DOORHEEN HET VOLK . . .



EN DE REUS ZEGT TOT DE PROFESSOR . . .





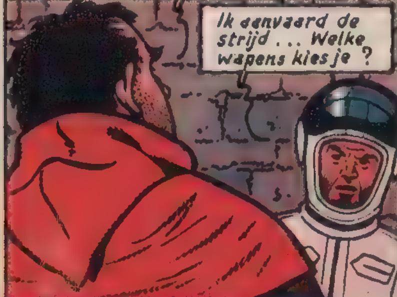
HET IS DE KAPELAAN VAN HET KASTEEL DIE TUSSENBEIDE KOMT . . .



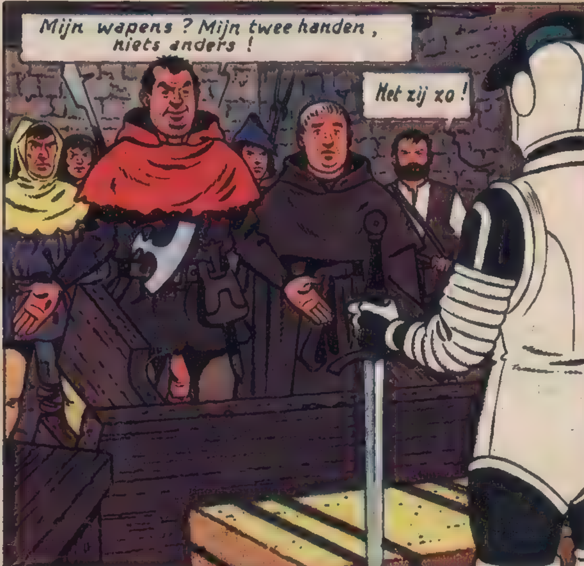
DE REUS GRIJNSLACHT . . .



EN DE REUS VERVOLGT OP SPOTTENDE TOON . . .



DE REUS GLIMLACHT TEVREDEN . . .



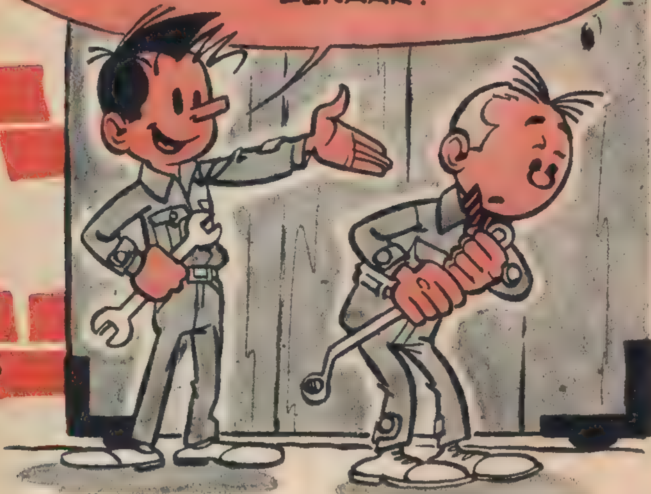
DE KRIJGSLUI LACHEN ZODANIG DAT DE MUREN ER VAN TRILLEN . . .



LEES HET ALBUM VAN E. P. JACOBS « HET GEHEIM VAN DE ZWAARDVIS ».

(Wordt voortgezet.)

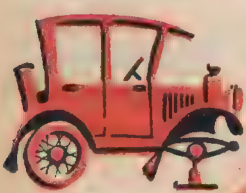
SPEEL met ons mee!



2 DE ONDERDELEN

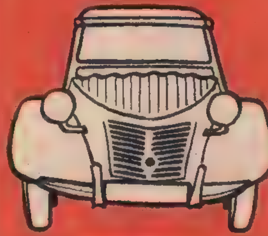
NEPO heeft z'n wagen uit elkaar gehaald en staat met z'n handen in z'n haar! De arme kerel kan z'n werktuigen en de onderdelen van z'n auto niet meer herkennen! Helpen jullie hem even... ?

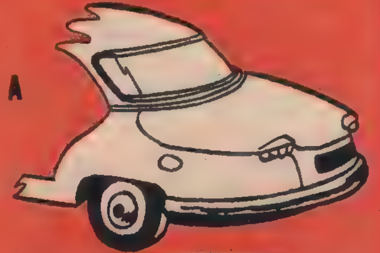
a) om dezelfde voorwerpen te sorteren (Je kan vijfmaal twee dezelfde voorwerpen vinden);
b) om de onderdelen die niet bij de auto horen er uit te halen (Je moet er vier zoeken).

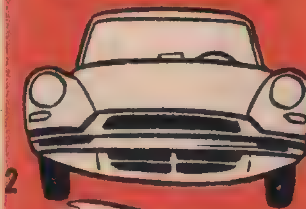


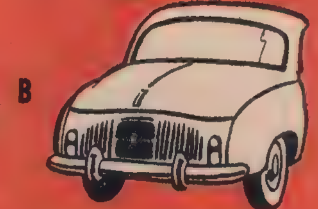


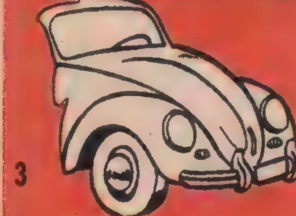
1


1

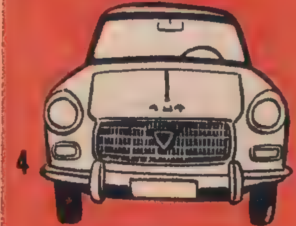

A

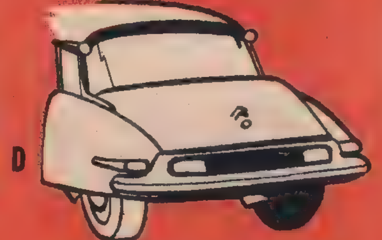

2

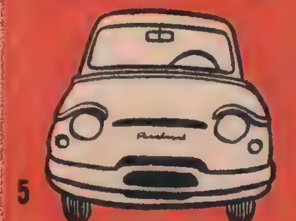

B


3

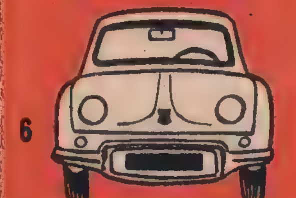

C

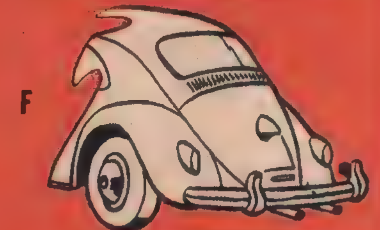

4

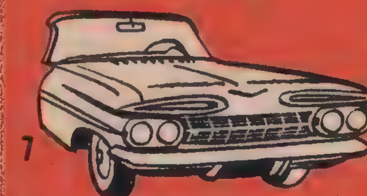

D


5


E


6


F


7


G


8


H

KIES je auto!

DOOR A. DUCHATEAU EN E. AIDANS

3 WIE HERKENT DE STIJL VAN DE TEKENAAR... ?

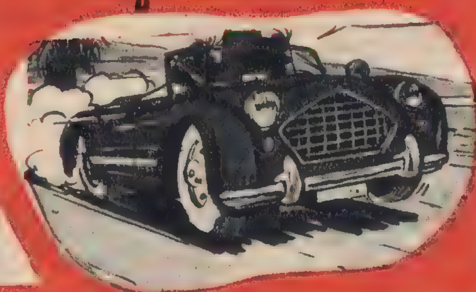
Bij al onze tekenverhalen komen auto's te pas! De tekenaars trachten de auto's die een rol spelen in het verhaal, zo nauwkeurig mogelijk op een echte wagen te doen gelijken. Elke tekenaar heeft echter zijn eigen stijl...

Hier zien jullie drie auto's die kort geleden in onze tekenverhalen voorkwamen. Wij drukken ze precies af zoals ze er stonden. Kunnen jullie vinden WIE die auto's tekende? (drie tekenaars).

a



b



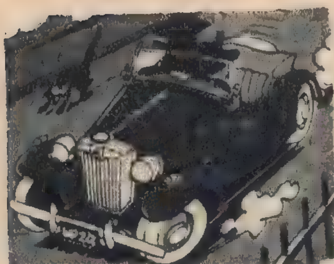
c



4 WIE IS DE EIGENAAR?...

De meeste helden uit onze verhalen hebben een eigen wagentje. Elk merk past precies bij de persoonlijkheid van de bestuurder. Hier staan drie wagens. Aan welke held doet ieder van de 3 wagens je denken?

A



B



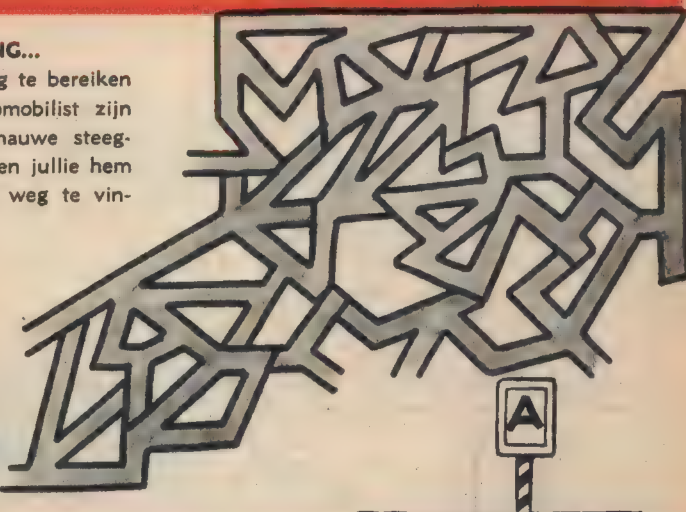
C



5 DE UITGANG...

Om de autosnelweg te bereiken moet deze automobilist zijn weg zoeken langs nauwe steegjes en sloppen. Helpen jullie hem even om de kortste weg te vinden... ?





6 TE VOET... TE PAARD... EN MET DE WAGEN...

Bob Binn is een echte globetrotter. Onlangs legde hij eenzelfde afstand op drie verschillende manieren af. De eerste maal trok hij te voet op reis en legde de afstand tegen een gemiddelde snelheid van 10 km per uur af. De tweede maal legde hij dezelfde rit af te paard tegen een gemiddelde snelheid van 20 km per uur. De derde maal nam hij z'n wagen en legde de afstand tegen een gemiddelde snelheid van 60 km per uur af.

Zoek de gemiddelde snelheid waarmee Bob de drie reizen heeft afgelegd.

7 ACHTERVOLGING...

Twee beruchte boeven, de gebroeders Brown, hebben een bank geplunderd en slaan met hun auto op de vlucht. Hun nummerplaat draagt het nummer 90X86. Een getuige heeft het nummer van hun plaat opgetekend. Om de achtervolgers te misleiden moeten de boeven het nummer veranderen, doch ze hebben geen andere nummerplaat bij...

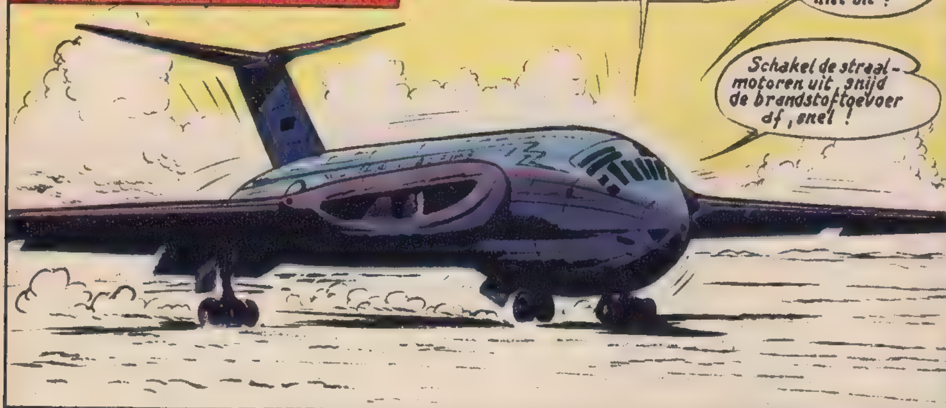
Wat zouden jullie in hun plaats doen... ?

De oplossingen lees je op pagina 46.

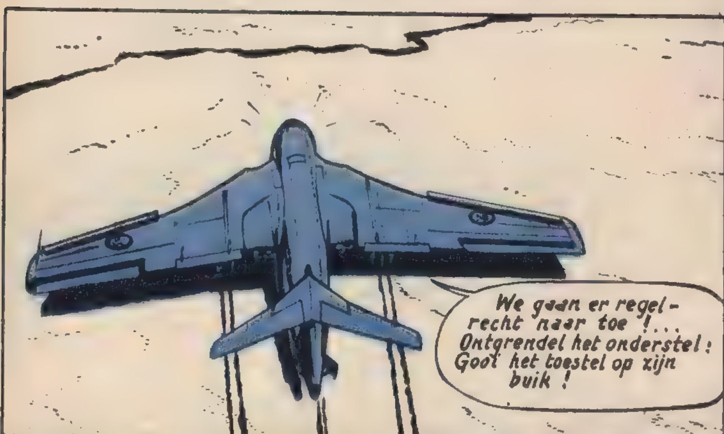
DE AVONTUREN VAN DAN COOPER

HET

De Kangoeroe werd getroffen door het geschut van de Canad

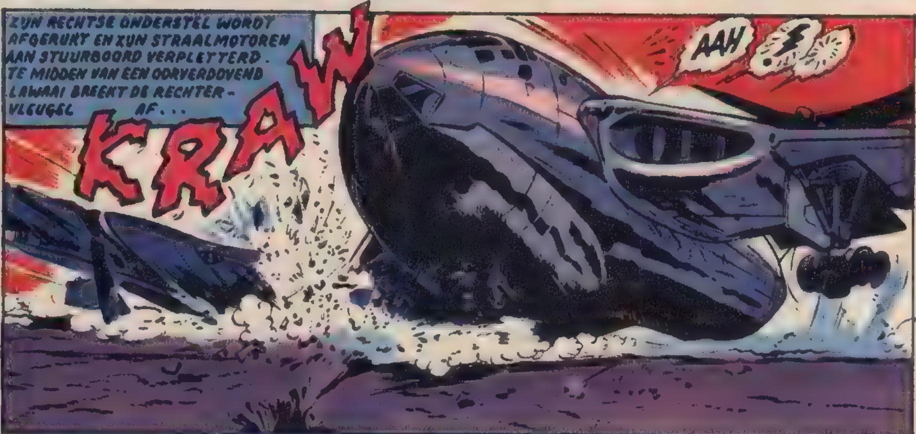


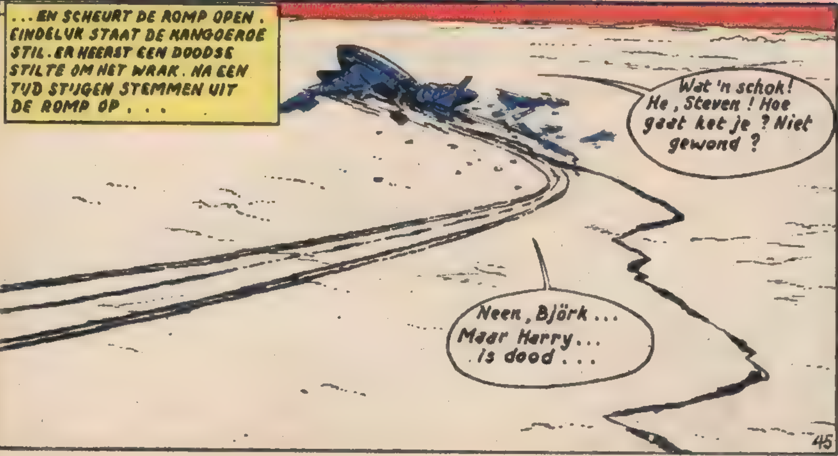














KEN JE HET ALBUM « DE MUUR VAN DE STILTE » REEDS

WAAGSTUK door A.WEINBERG

gers en is verplicht een noodlanding te maken..





















(Wordt voortgezet.)

Op een avond geven onze vrienden onderdak aan een blauwe man. Zij worden even nadien aangevallen door onbekenden, die Vikingwapens dragen...

DE NIEUWE AVONTUREN VAN

DE BLAUWE











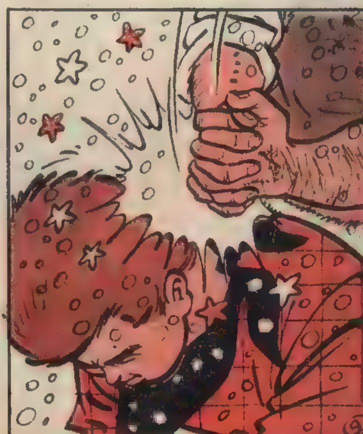












CHICK BILL EN ZIJN VRIENDEN...

TERREUR..

SCENARIO : GREG
TEKENINGEN TIBET

















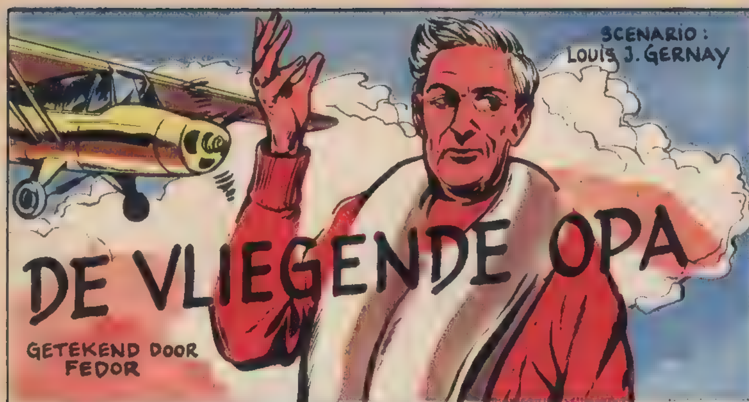




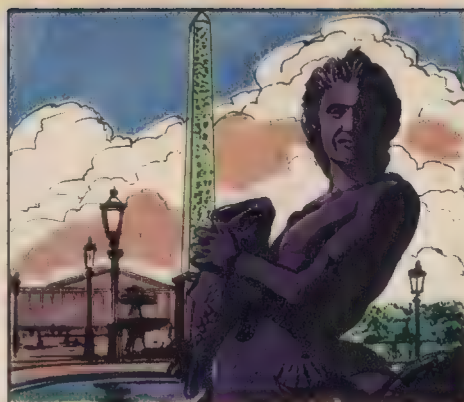


DE AVONTUREN VAN ONZE VRIENDEN BOEIEN JE BESLIST.

(Wordt voortgezet.)



PARIJS, ZOMER 1952. ELK JAAR OP DEZE TIJD TREKKEN DUIZENDEN PARIJZENAARS NAAR BUITEN EN DAN LIGT DE STAD VERLATEN ONDER DE ZENGENDE HITTE.















..OP DE LEEFTIJD VAN 14 JAAR, AMPER 10 LEEK. HIJ WERD GEBOREN IN 1868. ZIJN OUDERS WAREN ZEER ARM EN ZIEKELIJK EN WOONDEN TE MILL SPRING, IN DE STAAT MISSOURI. ZIJN OUDERS STIERVEN EN ....













ER BESTAAT DUS EEN MIDDEL OM STERK TE WORDEN! IK MOET DIE GYMZAAL OPZOEKEN....

HET GESPREK WAS NIET IN DOVEMANS OREN GEVALLEN!...

IK MOET ME ALLEEN UIT DE SLAG TREKKEN!.. JEFF, DE LOMPENKOOPMAN, KAN ME MISSCHIEN AAN HET MATERIAAL HELPEN....

TOEN BERNARR DE GYMZAAL ONTDEKT HAD, CONSTATEERDE HIJ DAT DE PRIJZEN VAN DE LESSEN TE HOOG LAGEN...

NATUURLIJK! JE BENT EEN VRIEND, SPILLEBEEN! ZIE MAAR OF JE IETS VINDT!

HET ROMMELZAAKJE VAN JEFF IS EEN ECHT MUSEUM! BERNARR VINDT ER OUDE KLOKKEN, VERSLETEN UNIFORMEN....

HALTERS!

IK HEB DIT VERGEELD BOEKJE IN EEN SCHUIF GEVONDEN. JE MAG HET HEBBEN!

....

EEN METHODE OM TE LEREN TURNEN!

ONDANKS ZIJN ZWAK GESTEL, VOLGT BERNARR DE LESSEN UIT HET BOEKJE EN VINDT LANGZAMERHAND ZELF OEFENINGEN UIT...

MAANDEN EN JAREN GINGEN VOORBIJ VOORALEER HIJ DE EERSTE RESULTATEN MOCHT BOEKEN. EINDELIJK....

ZIE JE DAT! ONZE SPILLEBEEN IS VEEL VERANDERD! WE ZULLEN EEN ANDERE BIJNAAM VOOR HEM MOETEN ZOEKEN..

DE SPIEREN VAN BERNARR ZIJN AL FLINK ONTWIKKELD EN HIJ BEGINT ZICH OP DE HOEVE TE VERVELEN. HIJ BESLUIT OP REIS TE GAAN....

HIJ KAN ZICH SLECHTS DE "HOOGSTE" KLAS VEROORLOVEN...!

HIJ AANVAARDDE DE ENE BAAN NA DE ANDERE EN WERD LEERLING-DRUKKER, CEREMONIEMEESTER, BOKSER, ENZ..

HIJ VERKOCHT TEVENS REKTUIGEN EN BOEKJES WAAR HIJ DE MEEST ELEMENTAIRE TURNBEGRIPPEN IN UITLEGDE. HIJ KWAM DAARBIJ TOT EEN EIGENAARDIGE VASTSTELLING:

WEER AL IEMAND DIE M'N REKTUIG WEIGERT, DOCH WEL EEN BOEKJE BESTELT!... DE MEESTEN GEVEN DUS WEL WAT OM TURNEN.... DIT BOEKJE BEVAT SLECHTS EEN ZEER EENVOUDIGE METHODE....

MISSCHIEN KAN IK VEEL MENSEN VAN M'N EIGEN ONDERVINDINGEN LATEN MEE GENIETEN. ALS IK EENS LESSEN PER BRIEFWISSELING GING GEVEN?

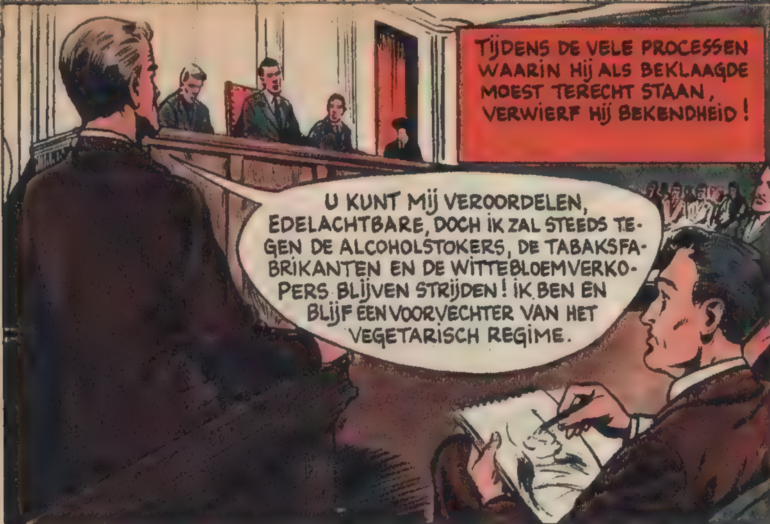
HET IDEE HAD VEEL BIJVAL EN DE KLANTEN STROOMDEN TOE. MAC FADDEN VERDIENDE ER BEHOORLIJK GELD MEE EN MOEST KANTOREN HUREN EN HULP BIJNEMEN OM AAN DE VRAGENSTROOM TE KUNNEN VOLDOEN. ZIJN BANKREKENING GROEIDE STEEDS AAN EN IN 1898 KON HIJ Z'N DROOM VERWEZENLIJKEN. HIJ LANCEERDE HET EERSTE TIJDSCHRIFT VOOR LICHAMELIJKE OPVOEDING: PHYSICAL CULTURE MAGAZINE.

MILLIOENEN AMERIKANEN DANKEN HUN SPIEREN AAN MAC FADDEN.

DE JONGE UITGEVER HOUDT ZICH OOK BEZIG MET ANDERE PROBLEMEN DIE VERBAND HOUDEN MET DE ALGEMENE GEZONDHEID: VOEDING, SLAAP, GENEESKUNDE...

DIE MAC FADDEN BAKT HET TE BRUIN, HEREN. HIJ HAALT ZICH IN HET HOOFD VAN ONS DE LES TE SPELLEN EN BEWEERT, DAT DE DOKTERS VOOR HUN PLEZIER MEDICIJNEN VOORSCHRIJVEN!

EN ZIJN IDIOTE KRANT BESCHRIJFT DE VERSCHIJNSELEN VAN GEVAARLIJKE ZIEKTES WAAROVER HET PUBLIEK NIET MAG INGELICHT WORDEN....





MAC FADDEN'S ZAKEN FLOREREN EN GROEIEN GESTADIG AAN. IN 1920 WERPT HIJ EEN NIEUW TIJDSCHRIFT, DE "TABLOÏD" OP DE MARKT. DIT BLAD GEEFT EEN OVERZICHT VAN DE LAATSTE SPORTNIEUWSJES EN KENT EEN DAVEREND SUCCES!









MAC FADDEN WAS EIGENAAR VAN VERSCHILLENDE TIJDSCHRIFTEN MET EEN GEZAMENLIJKE OPLAGE VAN 16 MILLIOEN DOLLAR. HIJ STICHTTE SANATORIA, SPORTCLUBS, ENZ... HET GROOTSTE DEEL VAN Z'N VERMOGEN BESTEEDDE HIJ AAN DE OPVOEDING VAN DE JEUGD.













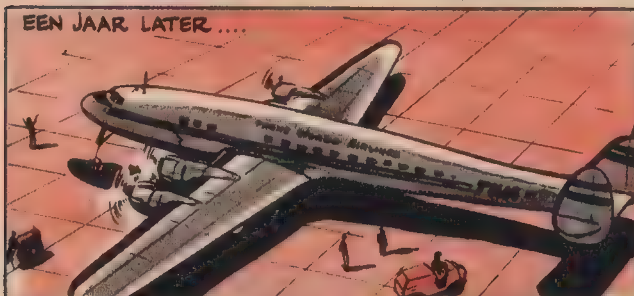






DE TACHTIGJARIGE FADDEN BESTUURT Z'N EIGEN VLIEGTUIG EN BEHAALT ELK JAAR OPNIEUW Z'N BREVET!







MAC FADDEN MOEST EEN HELEBOEL HINDERNISSEN UIT DE WEG RUIMEN VOOR HIJ Z'N PLANNEN KON VERWEZENLIJKEN. DE STAD PARIJS WILDE DAT DE GRIJSAARD ALLE VERANTWOORDELIJKHEID OP ZICH NAM EN DAT HIJ Z'N EXPERIMENT VER BUITEN HET CENTRUM GING UITVOEREN. GEEN ENKELE VERZEKERINGSMAATSCHAPPIJ WILDE HET RISICO DEKKEN.

















HIJ ZOU GEEN NIEUWE EXPERIMENTEN WAGEN. DE VLIEGENDE OPA HAD GEEN TIJD MEER OM Z'N EIGEN RECORD TE VERBETEREN. HIJ OVERLEED IN JERSEY-CITY. HIJ WAS 87 JAAR. ZIJN MOED, ZELFVERTROUWEN EN DOORZETTINGSVERMOGEN WAREN EEN VOORBEELD VOOR AL DE JONGEREN VAN ZIJN TIJD EN VAN DE KOMENDE GENERATIES.

EINDE

Volgende week : WILLIAM PHIPS

DE GESCHIEDENIS VAN DE WERELD

TEKENINGEN : L. EN F. FUNCKEN TEKST DOOR J. SCHOONJANS

AMERIKA EN HET VERRE OOSTEN

NIET alleen Europa wenste omstreeks 1840 de vrede. De mogendheden op de antipoden van Europa hadden eveneens ernstige redenen om de rust en de vrede in de wereld te bewaren. Nemen we b.v. de Ver. Staten van Amerika, de jonge republiek die op een haar na enkele zilveren sterren van haar vaandel verloor. En er was Japan, het keizerrijk van de rijzende zon. Het vaandel met de helrode schijf rees stralend op aan de horizon.



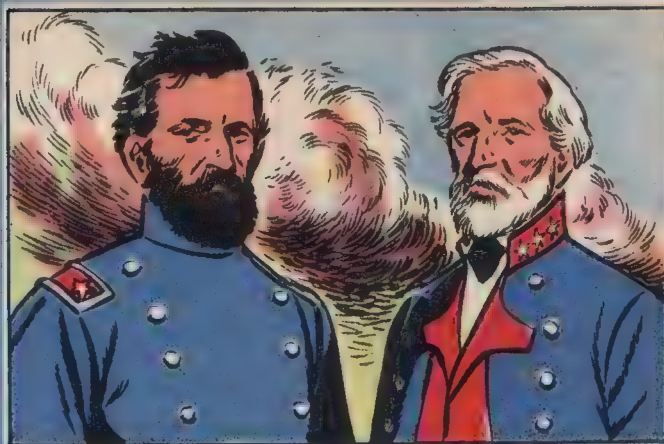
DE SLAVERNIJ

DE Verenigde Staten hadden reeds de Far West ingepalmd, Californië, Louisiana, Florida, Texas en Oregon en waren verdeeld in twee totaal van elkaar verschillende zones. Het noorden was een nijverheids-, het zuiden een landbouwgebied. Zij konden met elkaar niet opschieten. Het zuiden gebruikte zwarte slaven in de plantages. In 1852 verscheen « De Hut van Oom Tom » van Harriet Beecher-Stowe, een roman die het leed van de zwarte slaven in het zuiden beschreef en die een grote ophef maakte.



LINCOLN

VOOR de presidentsverkiezing werd de afschaffing van de slavernij op het program gezet en Abraham Lincoln, die op 6 november 1860 tot president verkozen werd, pleitte voor de afschaffing van de slavernij. Op 4 febr. 1861 scheurde het zuiden zich van het noorden af, dat was de secessie. De zuidelijke staten kozen Richmond als hoofdstad en Jefferson Davis tot president. Toen ontstond er tussen de Federalen (of Abolitionisten) van het noorden en de Geconfedereerden (of voorstanders van de slavernij) van het zuiden, een oorlog die vijf jaar zou duren. Dat was de Secessie-oorlog.



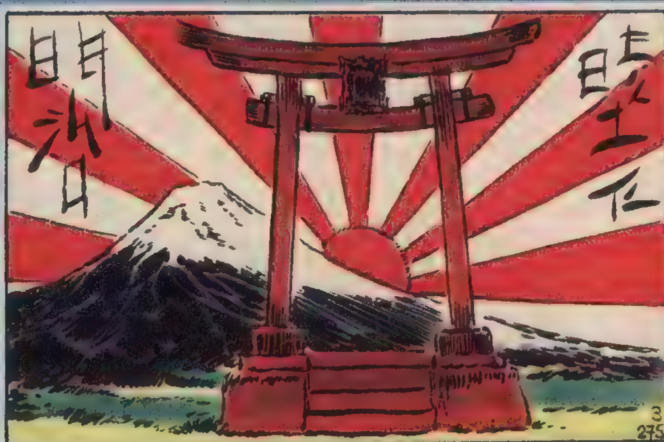
DE SECESSIE-OORLOG

DE Federalen brachten 2.700.000 man op de been onder het bevel van Grant. De Geconfedereerden onder het bevel van generaal Lee bedreigden op een bepaald ogenblik de hoofdstad Washington. Er werden 2.000 gevechten, waaronder 112 zware veldslagen, geleverd. Ten slotte verplichtte Sherman, een luitenant van Grant, Lee te capituleren. De burgeroorlog had het leven gekost aan 350.000 man en het land geruïneerd. Lincoln werd vermoord door Wilkes Booth, een fanatiek aanhanger van de Zuidelijken.



JAPAN

TOT op dit ogenblik was Japan, het land van de rijzende zon, een feodale staat gebleven. De Mikado, keizer en god, was de gevangene van zijn paleis in Kioto. Hij liet de regering over aan de sjôgoen. Het land werd gedomineerd door de militaire adel samengesteld uit de daimiô's en de samoerai, die een wapenrusting droegen en twee zwaarden in de gordel. Het was het Japan van de mooie paravents zoals deze hier. Er ontbreekt slechts de Foedji-Jama, de heilige berg.



MEIDJI-TIJD

JAPAN was voor de Europeanen hermetisch gesloten gebleven. In 1853 kruiste de Amerikaan Perry voor Jedo, hoofdstad van de sjôgoen. Deze laatste stond de vreemdelingen toe handelskantoren op te richten. Dit wekte echter ontevredenheid in Japan en het kwam tot een opstand. In 1868 werd de sjôgoen omver gegooid. Moetsoehito, de jonge Mikado, nam het bewind in handen en vestigde zich te Jedo, dat Tokio werd. En Japan werd op korte tijd een moderne mogendheid met fabrieken, spoorwegen en legers. Het was de Meidji-tijd, wat letterlijk betekent « verlichte regering ».

(Wordt voortgezet.)

BENNY GOODMAN IN ZIJN BESTE NUMMER



WIE spreekt over de klarinet in de jazzmuziek die spreekt meteen over Benny Goodman, een van de grootste — zo niet de grootste — virtuoos met de klarinet. Hij behoort tot de groep jazz-musici van de Chicago-stijl.

Rond de jaren dertig gaf men hem de titel « King of Swing ». Op het hoogtepunt van zijn carrière, nl. in het jaar 1938, gaf hij een concert in de Carnegie Hall en het werd een triomf voor de Goodman-Band. Pas twaalf jaar later kwamen de opnamen van dit concert op de markt en de Philipsplaat, die we hier presenteren, B 47021 L, geeft je een deel van het concert dat een mijlpaal was in de geschiedenis van de jazz : I got rhythm — Blue skies — Loch Lomond — Blue room — Swingtime in the Rockies — Bei mir bist du schön — China boy — Stompin' at the Savoy — Dizzy spells — Sing sing sing — Big John's special.

Een prachtige plaat die iedere jazzliefhebber in zijn verzameling wil hebben.



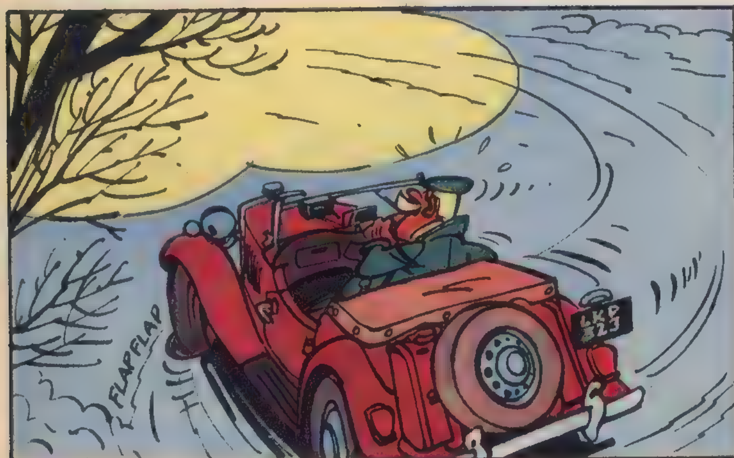


CLIFTON

Horsepower wordt van spionage beschuldigd. Kolonel Clift

















CHLORO EN MINIMUM GEVEN JE RENDEZ-VOU

en de SPIONNEN

Door R. MACHEROT

... van overtuigd dat Horsepower onschuldig is...



















INTUSSEN, OP ENKELE MIJLEN VAN DE ENGELSE KUST....



... HET ALBUM « CHLOROPHYL EN DE SAMENZWEERDERS ».

(Wordt voortge-

OPLOSSINGEN SPEEL MET ONS MEE

1. — Volgende vóór- en achterkant van de wagens horen bij elkaar : 1 - H, 2 - D, 3 - F, 4 - G, 5 - A, 6 - B, 7 - C, 8 - E.

2. — De vijfmaal twee dezelfde voorwerpen zijn : schroevendraaier ; hamer ; dop van de koeler ; Engelse schroefsleutel ; moer.

De ongewenste voorwerpen : jojo; waterkraan; zaag; strijkijzer.

3. — A. - Raymond Reding (Kuifje nr 35). B. - Attanasio (Kuifje nr 34). C. - Greg (Kuifje nr 39).

4. — A. - Clifton. B. - Pechvogel. C. - Michel Vaillant.

6. — 18 km per uur. We zoeken eerst het K.G.V. van de drie gemiddelde snelheden en bekomen 60. Vermits hij te voet 10 km per uur aflegde zou hij over 60 km 6 uur doen, over 20 km 3 uur en over 60 km 1 uur, dus 10 uur voor 180 km of 1 uur voor 18 km.

7. — Om de aandacht van hun achtervolgers af te leiden volstaat het de nummerplaat ondersteboven te zetten. Het wordt dan 98X06.

Het weekblad « KUIFJE » : 16e jaargang ; Lombard Uitgaven, P.H.-Spaaklaan, 1-11 (Baraplaats), Brussel 7. — P.C.R. 1909.16
Uit.-Dir. : Raymond Leblanc, Isidoor Gerardlaan, 9, Brussel 16.
Heliodruk : N.V. PERIODICA.

NEDERLAND : 75 cent. — Abonnement : f 7.— per kwartaal
KUIFJE-HOLLLAND : Doklaan, 129, Rotterdam (Zuid). Tel. 170.965
Giro 655.389.

Canada : 20 cents. — Buitenland : 12 F.

HIER KAN MEN KUIFJE KRIJGEN IN HET BUITENLAND
Frankrijk : DARGAUD S.A., 31, rue du Louvre, Paris 2e.
Zwitserland : INTERPRESS S.A., 1, rue Beau-Séjour, Lausanne.
Canada : PERIODICA inc. 5090, av. Papineau, Montréal 34 (Qué)

ABONNEMENTSTARIEF

	België	*Nederland*	*Canada*	*Buitenland*
3 maanden	120.— F.	f 7.—	$ 2.50	130.— F.
6 maanden	230.— F.	f 14.—	$ 5.—	260.— F.
1 jaar	450.— F.	f 28.—	$ 9.—	520.— F.

PUBLICITEIT publi art * 19-1-61

EXCLUSIEF VOOR KUIFJE

IK GA IJSBLOKJE OPZOEKEN

HET ZELDZAAM AVONTUUR AAN DE ZUIDPOOL

ZEEBRUGGE. — Vrijdag 9 december — Mist — Twee krachtige hijskranen werken zonder ophouden — Blikken, kisten, voertuigen hangen een poosje in de lucht en verdwijnen in het ruim van de boot. De boot die morgen naar de Zuidpool vertrekt !

DE rode ERIKA DAN met zijn wit bovenstel wordt geladen. Morgen vertrekt de boot naar de Boudewijnbasis, waar hij de Belgische expeditie die er sinds een jaar overwintert, gaat afhalen.

Er heerst een gezellige drukte op het dek. De boot gaat langzaam dieper liggen. Al het materiaal wordt in het ruim geladen en de brug staat vol blikken petroleum.

De bemanning van de ERIKA DAN is jong; jong en belust op avontuur. Zij maakt deel uit van de Belgische zomerexpeditie. Terwijl de groep die aan de Zuidpool z'n taak volbracht heeft inscheept, krijgt de zomerexpeditie slechts één maand om een heleboel zaken af te handelen. Maar, de tijd is relatief en tijdens de poolzomer schijnt de zon dag en nacht, dus kunnen ze ononderbroken werken. Ondanks dat zonnetje blijft het er echter bitter koud !

Onder de poolreizigers herkennen we Jef Schell. Er wacht hem een drukke tijd en hij heeft er nog een baantje bij gekregen : reporter van KUIFJE ! Hij heeft ons een verhaal van de Zuidpool beloofd dat denderend zal zijn !

IJsblokje zal Jef Schell verwelkomen ! IJsblokje vertelt niet alleen zijn avonturen, hij zal ook Jef op z'n zomerexpeditie vergezellen. KUIFJE heeft dus aan de Zuidpool twee dikke vrienden : IJsblokje en Jef Schell !



Onze correspondent op de voorsteven van de ERIKA DAN, enkele ogenblikken voor het vertrek.



Het avontuur tegemoet... naar de Zuidpool !

WIE IS JEF SCHELL ?

JEF is 25 jaar, flink gebouwd en draagt een ringbaardje dat hem heel goed staat.

We hebben onze reporter eventjes geïnterviewd.

— Hoe kwam je op de gedachte naar de Zuidpool te reizen ?

— Ik had nu de kans een echt avontuur te beleven en die heb ik met beide handen gegrepen.

— Wat ga je daar doen ?

— Ik ben doctor in de natuurkunde en gespecialiseerd in de microbiologie. Tijdens de reis en aan de Zuidpool zal het me dus niet aan werk ontbreken.

— Heb je een speciale taak ?

— Tijdens de reis moet ik de verschillende levende wezens die in de oceaan leven bestuderen en vooral die van de Zuidpool, wanneer we op de basis aankomen.

— Ben je graag reporter van KUIFJE ?

— En of ! Ik lees KUIFJE sinds 1946, van het eerste nummer dus. M'n lust naar avontuur heb ik aan hem te danken ! Nu is het mijn beurt ! Vermits ik een groot avontuur ga beleven, wil ik er alle jongelui van 7 tot 77 jaar van laten meegenieten... En IJsblokje zal me daarbij een handje helpen !

Jef neemt de benen want hij wil het laden van zijn wetenschappelijke instrumenten niet missen...



(Foto Buyle)



TON en TINNEKE

OMGEKEERD !

















